

Estudio de la explotación y resultados de la actividad de chárter náutico de un velero Hanse 370 en las Islas Baleares (Islas Pitiusas)

Trabajo Final de Grado



Facultat de Nàutica de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya

Trabajo realizado por:
Francisco Juan Morey Terrasa

Dirigido por:
Jordi Torralbo Gavilán

Grado en Tecnologías Marinas

Barcelona, 10 de julio de 2020

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona

Resumen

Ibiza Browsing Chárter nace en el año 2019. La empresa ofrece un servicio de chárter náutico con un velero Hanse 370 que se encuentra en el puerto de San Antonio de Portmany (Ibiza).

En este trabajo, presento como se desarrolla este negocio desde sus inicios y las pautas que se deben seguir para dirigir un chárter náutico con éxito. Pautas a las que se suman varios años de experiencia estando a cargo de una embarcación y de su mantenimiento. Por lo que considero que esta presentación podría servir a otros emprendedores para saber de una forma ordenada y clara los pasos que deben llevarse a cabo para iniciarse en el negocio y tener buenos resultados.

En el trabajo se detalla cada una de las partes necesarias o pautas para el negocio y su desarrollo, que cito a continuación: la constitución de la empresa, la parte legislativa (tanto de la empresa como de la embarcación), la embarcación, el plan de marketing, la operativa y el plan financiero.

Al final del trabajo se muestran los resultados obtenidos tras haber completado una temporada entera durante el año 2019.

Abstract

Ibiza Browsing Charter was founded in 2019. The company offers a yacht charter service with a Hanse 370 located at San Antonio de Portmany Harbour (Ibiza).

This presentation explores how to develop this type of business and the steps you need to follow to achieve good results. These learnings reflect several years of personal experience looking after a yacht. I hope this presentation can be used by other entrepreneurs to understand the necessary and important processes to start this kind of business and be successful at the same time.

The presentation covers, in detail, every step of the process: how to start the business, how to develop it, how to create a company, the marketing plan, operations and financial plan.

At the end of the presentation, you will see the results obtained from operating during the summer of 2019.

Tabla de contenidos

RESUMEN	II
ABSTRACT	III
TABLA DE CONTENIDOS	IV
LISTADO DE FIGURAS	VIII
LISTADO DE TABLAS	X

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	1
---------------------------------	----------

CAPÍTULO 2. LA EMBARCACIÓN HANSE 370	2
---	----------

2.1 DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA EMBARCACIÓN HANSE 370	2
2.1.1 DATOS TÉCNICOS	3
2.1.2 CONSTRUCCIÓN	5
2.1.3 COMPARATIVA FRENTE A LA COMPETENCIA	10
2.2 MANTENIMIENTO	11
2.2.1 MANTENIMIENTO GENERAL	11
2.2.2 LA VARADA	14
2.2.3 MANTENIMIENTO SEMANAL	15
2.2.4 HIBERNACIÓN	16
2.3 EQUIPO DE SEGURIDAD	17
2.3.1 ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS ABORDO	18
2.3.2 MATERIAL CONTRA INCENDIOS	23
2.3.3 FONDEO	24
2.3.4 INSPECCIÓN TÉCNICA DE BARCOS PARA OBTENCIÓN O RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD Y DEL CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN (ITB)	24
2.4 DOCUMENTACIÓN A BORDO	25
2.4.1 CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN/MARCADO CE	26
2.4.2 ABANDERAMIENTO	27
2.4.3 MATRICULA	27
2.4.4 DOCUMENTACIÓN QUE DA LUGAR EL ABANDERAMIENTO Y MATRICULACIÓN	27
2.4.5 LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO (LEB)	28
2.4.6 DECLARACIÓN RESPONSABLE PARA EL ALQUILER DE EMBARCACIONES Y BUQUES DE RECREO ESPAÑOLES Y COMUNITARIOS (CHÁRTER NÁUTICO).	29
2.4.7 JUSTIFICANTE DEL PAGO DE LA PRIMA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD	29
2.4.8 TITULACIÓN OFICIAL DEL PATRÓN DE LA EMBARCACIÓN	29
2.4.9 IMPUESTO DE MATRICULACIÓN	30
2.5 EL SEGURO	30
2.5.1 EL SEGURO DE LA EMBARCACIÓN HANSE 370	30
2.5.2 DURACIÓN Y PAGO DEL SEGURO	33

CAPÍTULO 3. LA EMPRESA **34**

3.1 ADQUISICIÓN DE LA EMBARCACIÓN	34
3.1.1 HIPOTECA NÁUTICA	34
3.1.2 CRÉDITO NÁUTICO	34
3.1.3 LEASING NÁUTICO	35
3.1.4 CONTRATO DE FLETAMIENTO	35
3.1.5 REQUISITOS DE LAS EMBARCACIONES	37
3.2 CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA	38
3.3 ALTA DE AUTÓNOMO	41

CAPÍTULO 4. EL NEGOCIO **43**

4.1 EL ENTORNO	43
4.2. ESTADO DEL SECTOR	45
4.2.1 ESTADO DEL SECTOR ANTES DE LA CRISIS GENERADA POR EL COVID-19 (DATOS 2019)	45
4.2.2 ESTADO DEL SECTOR ACTUAL	45
4.2.3 RECOMENDACIONES ANTE EL COVID-19	46
4.3 PLAN DE MARKETING	47
4.3.1 ANÁLISIS DE PRECIOS DE LA COMPETENCIA	48
4.3.2 ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	57
4.3.3 ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN	58
4.3.4 ESLOGAN Y LOGOTIPO DE LA EMPRESA	63
4.3.5 ANÁLISIS DEL CLIENTE	64
4.3.6 PROMOCIONES	68
4.3.7 OPINIONES DE CLIENTES	68
4.3.8 DIVERSIFICACIÓN DEL NEGOCIO	69
4.3.9 PERSONAL	69
4.4 OPERATIVA	70
4.4.1 CONDICIONES DE RESERVA	70
4.4.2 PAGO Y FIRMA DE CONTRATO	71
4.4.3 CHEK IN	72
4.4.4 LA JORNADA	75
4.4.5 CHECK OUT	75
4.4.6 NORMAS/RECOMENDACIONES	76
4.5 INCIDENTES A LO LARGO DE LA TEMPORADA 2019	78
4.6 PLAN ECONÓMICO	79
4.6.1 LA EMBARCACIÓN	79
4.6.2 CAPITAL INICIAL	81
4.6.3 BALANCE INICIAL	82
4.6.4 GASTOS FIJOS	82
4.6.5 FACTURACIÓN	83

4.6.6 PREVISIONES	84
4.6.7 ESTIMACIÓN DE VENTAS	84
4.6.8 PUNTOS CLAVE PARA EL AUMENTO DE BENEFICIO EN LOS SIGUIENTES EJERCICIOS	85
4.6.9 CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	85
4.6.10 FLUJO DE CAJA	86
4.6.11 RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN DE CAPITAL PROPIO	86
CAPÍTULO 5. MEDIO AMBIENTE	87
5.1 AGUAS SUCIAS	87
5.2 AGUAS OLEOSAS, ACEITES Y BASURA	87
5.3 COMBUSTIBLE	88
5.4 SONIDO	88
5.5 GASES DE ESCAPE	88
5.6 ANTOFOULING	88
5.7 RESPETO AL ENTORNO	89
5.8 POSIDONIA	89
CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES	90
CAPÍTULO 7. BIBLIOGRAFÍA	92
ANEXO I	95
A1.1 CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN/DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD (MARCADO CE).	95
A1.2 HOJA DE ASIENTO.	96
A1.3 REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL/PERMISO DE NAVEGACIÓN.	97
A1.4 CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD.	98
A1.5 LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO (LEB).	99
A1.6 DECLARACIÓN RESPONSABLE PARA EL ALQUILER DE EMBARCACIONES Y BUQUES DE RECREO ESPAÑOLES Y COMUNITARIOS (CHÁRTER NÁUTICO).	100
ANEXO II	101
A2.1 CONTRATO NAUTAL – ARMADOR/BRÓKER	101
ANEXO III	104
A3.1 FLYER	104
ANEXO IV	106

A4.1 FICHA DEL CLIENTE	106
ANEXO V	107
A5.1 CONTRATO DE ALQUILER DE LA EMBARCACIÓN	107
ANEXO VI	113
A6.1 MANUAL DE USUARIO	113
A6.2 CHECK LIST	119
ANEXO VII	120
A7.1 CUADRO DE AMORTIZACIÓN DEL PRÉSTAMO	120
A7.2 FACTURA	121
A7.3 CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	122
A7.4 FLUJO LIBRE DE CAJA	124
ANEXO VIII	125
A8.1 DÍPTICO POSIDONIA	125

Listado de Figuras

F 1 Embarcación Hanse 370. Fuente: propia.....	2
F 2 Perfil del Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.....	3
F 3 Motor. Fuente: propia.	4
F 4 Representación gráfica de las velocidades de la embarcación Hanse 370 yendo a vela, bajo unas condiciones concretas. Fuente: Hanse Yachts GMBH.	5
F 5 Plano de la cubierta de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.....	6
F 6 Imagen de la bañera. Fuente: propia.....	6
F 7 Imagen del entrepuente. Fuente: propia.	6
F 8 Imagen del autovirante. Fuente: propia.	7
F 9 Imagen de la barra de transmisión y de la plataforma de baño. Fuente: propia.	7
F 10 Imagen del pozo de anclas. Fuente: propia.	7
F 11 Plano de la distribución interior del Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.....	8
F 12 Panel de control. Fuente: propia.	8
F 13 Fotografía del salón de la embarcación Hanse 370. Fuente: Propia.	8
F 14 Mesa de cartas. Fuente: propia.	9
F 15 Cocina. Fuente: propia.....	9
F 16 Camarote de popa estribor. Fuente: propia.	9
F 17 Camarote de proa. Fuente: propia.	10
F 18 Baño. Fuente: propia.	10
F 19 Casco con antifouling nuevo. Fuente: propia.	12
F 20 Timón. Fuente: propia.	13
F 21 Llaves de paso. Fuente: propia.	13
F 22 Corredera. Fuente: propia.	14
F 23 Pasacascos. Fuente: propia.....	14
F 24 Ánodo. Fuente: propia.	15
F 25 Radiobaliza. Fuente: propia.	23
F 26 Situación geográfica del C.N.S.A. Fuente: C.N.S.A.	43
F 27 Plano del C.N.S.A. Fuente: C.N.S.A.....	44
F 28 Distribución de las calas cercanas al puerto. Fuente: Propia.	44

F 29 Velero Jeaneau 370. Fuente: Nautal.	49
F 30 Velero Harmony 380. Fuente: Nautal.....	50
F 31 Velero Dufour 365 GL. Fuente: Samboat.....	51
F 32 Velero Oceanis Clipper 393. Fuente: Samboat.....	52
F 33 Velero Dufour 370. Fuente: Naut 53	
F 34 Sun Odyssey 389. Fuente: Nautal.....	54
F 35 Hanse 370. Fuente: propia.	55
F 36 Gráfica comparativa con la competencia según el coste a la semana. Fuente: propia.	56
F 37 Web Ibiza Browsing Charter. Fuente: propia.	60
F 38 Es caló de San Agustí. Fuente: Propia.....	61
F 39 Platges d'en Comte. Fuente: propia.	61
F 40 Cala d'Hort. Fuente: propia.	61
F 41 Cala Tarida. Fuente: propia.....	62
F 42 Ensanada d'Aubarca. Fuente: propia.....	62
F 43 Eslogan. Fuente: propia.	63
F 44 Logotipo. Fuente: propia.	64
F 45 Calendario de ocupación. Fuente: propia.	65
F 46 Gráfica de tipo de estancia. Fuente: propia.	65
F 47 Gráfica según la nacionalidad de los clientes. Fuente: propia.	66
F 48 Gráfica según canal de comunicación. Fuente: propia.....	66
F 49 Gráfica tipo de cliente. Fuente: propia.....	67
F 50 Gráfica de ocupación por mes. Fuente: propia.	68
F 51 Valoraciones. Fuente: Nautal.	69
F 52 Manual de usuario. Fuente: propia.	118
F 53 Díptico Posidonia. Fuente: propia.	125

Listado de Tablas

T 1 Datos técnicos de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.	4
T 2 Datos técnicos del motor de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.	4
T 3 Datos técnicos de la velocidad del Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.....	5
T 4 Tabla de detalles de la construcción de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.	5
T 5 Tabla comparativa entre el Hanse 370 y otros modelos de características similares. Fuente: Hanse Yachts GMBH.	11
T 6 Resumen mantenimiento del motor durante la varada. Fuente: MC Marine Ibiza.	15
T 7 Zonas de navegación. Fuente: Ministerio de Fomento.	17
T 8 Zonas de navegación según la categoría de diseño de la embarcación. Fuente: Ministerio de Fomento.	17
T 9 Material de seguridad obligatorio. Fuente: Ministerio de Fomento.	23
T 10 Extintores según la eslora de la embarcación. Fuente: Ministerio de Fomento.	23
T 11 Extintores según la potencia de la embarcación. Fuente: Ministerio de Fomento.	24
T 12 Tipo de cadena de fondeo según la eslora de la embarcación. Fuente: Masmar.	24
T 13 Relación documento/objeto con su periodo de revisión. Fuente: Ministerio de Fomento.	25
T 14 Resumen de la documentación obligatoria a bordo. Fuente: propia.	25
T 15 Categoría de la mar según su estado. Fuente: Ministerio de Fomento.	26
T 16 Tabla de la fuerza del viento. Fuente: Masmar.	27
T 17 Descripción de la embarcación en el contrato del seguro. Fuente: Contrato seguro de la embarcación.	31
T 18 Tabla de garantías contratadas. Fuente: Contrato de seguro de la embarcación.	32
T 19 Tabla de relación de accesorios. Fuente: Contrato de seguro de la embarcación.	33
T 20 Resumen maneras de adquirir una embarcación. Fuente: propia.	34
T 21 Resumen constitución de una S.L.U. Fuente: propia.	39
T 22 Datos generales de la S.L.U. Fuente: Documento físico de la constitución de la empresa.	40
T 23 Resumen alta de autónomo. Fuente: propia.	42
T 24. Ficha 1. Fuente: Nautal.	49
T 25 Ficha 2. Fuente: Nautal.	50
T 26 Ficha 3. Fuente: Samboat.	51
T 27 Ficha 4. Fuente: Samboat.	52

T 28 Ficha 5. Fuente: Nautal.....	53
T 29 Ficha 6. Fuente: Nautal.....	54
T 30 Comparativa con la competencia según los extras dentro del precio base. Fuente: propia.	56
T 31 Equipamiento anunciado. Fuente: propia.....	59
T 32 Tabla de clientes de la temporada 2019. Fuente: propia.....	64
T 33 Horarios. Fuente: propia.	70
T 34 Resumen check in. Fuente: propia.	75
T 35 Coste de la embarcación. Fuente: Marina estrella.....	80
T 36 Coste del material. Fuente: propia.....	81
T 37 Cuadro de amortización. Fuente: propia.....	82
T 38 Balance inicial. Fuente: propia.	82
T 39 Gastos fijos. Fuente: propia.....	83
T 40 Facturación año 2019. Fuente: propia.	84
T 41 Estimación de ventas. Fuente: propia.	85
T 42 Recuperación de la inversión. Fuente: propia.....	86

Capítulo 1. Introducción

El propósito y objetivo de este proyecto viene determinado por su aspecto profesional. El principal objetivo es el estudio, explotación y muestra de resultados de una empresa dedicada al chárter náutico. Por otro lado, este trabajo puede servir como guía para otros pequeños emprendedores en el sector.

Para el desarrollo de este negocio ha sido fundamental la experiencia adquirida como marinero y patrón de embarcaciones de recreo, en los que he estado embarcado durante los últimos años.

En el trabajo se estudian todos los aspectos necesarios para el desarrollo de la empresa, el negocio y la embarcación.

La embarcación, un Hanse 370 del año 2007, con una categoría de diseño de tipo A y preparada para la zona de navegación 1, que es alquilada sin patrón, de la cual se hace un estudio en profundidad, la documentación de esta, la cual es prioritario llevarla al día, los componentes de seguridad a bordo, el medio ambiente, el seguro y la adquisición de la propia embarcación.

La empresa, Ibiza Browsing Chárter de cara al público e Inversiones Mobal S.L.U. sobre el papel, en la que se explica cómo se constituye una S.L.U., que es el tipo de empresa que se escogió para la constitución de esta y darse de alta como autónomo, necesario para actuar como administrador de la empresa.

Por último, el negocio, que se desarrolla en el Club Náutico de Sant Antoni. Se realiza un plan de marketing en el cual se utilizan datos obtenidos durante el transcurso de la temporada 2019 dando mayor veracidad a los resultados, se plasma un plan operativo en el cual se especifica como es el desarrollo real de la empresa desde que contacta con el cliente hasta que lo despide tras el chárter y se acompaña con un plan financiero en el cual se presentan los resultados de la temporada 2019 y la previsión a ocho años. En la previsión no se ha tenido en cuenta el impacto Covid-19, por lo que las previsiones no son del todo concretas a raíz de esta crisis.

Este proyecto tiene un carácter tanto académico como profesional, ya que se crea de cero una empresa de chárter náutico, la cual se pone en marcha durante el verano del 2019 y tras finalizarla se pueden mostrar unos resultados demostrando su viabilidad.

Para el desarrollo de esta empresa, me he apoyado en el conocimiento de otro empresario local que también trabaja con un velero para su alquiler, Ibiza Sailing Med

Capítulo 2. La embarcación Hanse 370

La embarcación es el principal activo de la empresa, por eso es necesario conocerla en profundidad y saber cuáles son sus capacidades para sacarle el mayor rendimiento.

En este capítulo se explica con detalle la embarcación con la que funciona de la empresa. Prácticamente toda la información ha sido extraída del portal web oficial de la casa Hanse apoyándome en el manual del propietario.

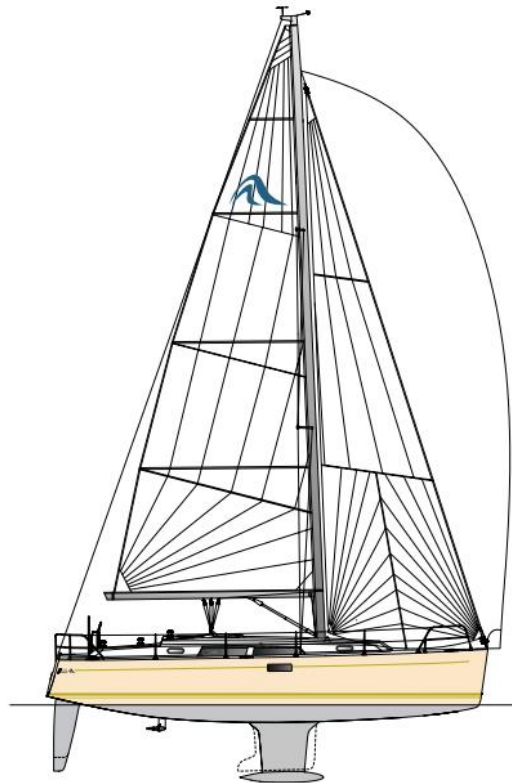


F 1 Embarcación Hanse 370. Fuente: propia.

2.1 Descripción detallada de la embarcación Hanse 370

La casa alemana Hanse, a través del gabinete de diseño Judel/Vrölijk, buscó en este 37 pies un programa intermedio pero muy cercano al crucero.

La obra viva es propia de los I.M.S., con una proa de roda recta y perpendicular al agua y una popa que pierde muy poca manga desde la mitad de eslora del barco hacia atrás. Esto le da una velocidad de salida vertiginosa aun en vientos suaves, acelerando a la que el viento sopla con más fuerza. Pero ello no es sinónimo de barco rápido, ya que el clásico aparejo con foque autovirante del astillero germano limita la superficie vélica en proa y favorece la maniobrabilidad del barco con una tripulación reducida. Esta facilidad de maniobra y la elección de unos interiores, por distribución, volumen y acabados dan un aspecto 100% crucero.



F 2 Perfil del Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.

2.1.1 Datos técnicos

A continuación, se muestra una descripción general de la embarcación:

Características	
Eslora total	11,35 m
Eslora de flotación	10,05 m
Manga	3,75 m
Calado	1,95 m
Desplazamiento	6.800 kg
Lastre	2.280 kg
Superficie vélica	71,10/87,40 m ²
Mayor	42,50 m ²
Foque autovirante	28,60 m ²
Génova	44,90 m ²
Gennaker	100,00 m ²
Capacidad de agua	400 l
Capacidad de combustible	140 l
Motor	Yanmar 4JH 40C.V.
Nº de plazas	8
Titulación mínima	P.E.R.
Categoría de diseño	A
Camarotes	3 dobles
Baño	1
Cocina	3 fogones y horno de gas
Astillero	Hanse Yachts GMBH

País	Alemania
Diseño	Judel/Vrölijk
Importador	Marina Estrella

T 1 Datos técnicos de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.

El motor se encuentra en la sala de máquinas, se encuentra bajo de la escalera que da acceso al salón desde la cubierta. El sistema completo de propulsión y todos los equipos auxiliares, necesarios para la operación de la embarcación, se encuentran allí.

La sala de máquinas está separada de los camarotes y está ventilada por un conducto de aireación y desaireación. Está provista de un aislamiento resistente a las llamas. Se puede acceder levantando la escalera y entrando por una puerta ubicada detrás de las escaleras o a través de una puerta en la cabina de popa.

A continuación, se muestra una tabla con las especificaciones del motor:

Motor	
Marca	Yanmar
Modelo	4JH 40C.V.
Tipo	Diesel
Potencia	40 C.V. (28,7kW) a 3600 r.p.m.
Cilindros	3
Alimentación	Inyección indirecta
Transmisión	Sail-Drive
Hélice	Dos palas plegables

T 2 Datos técnicos del motor de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.



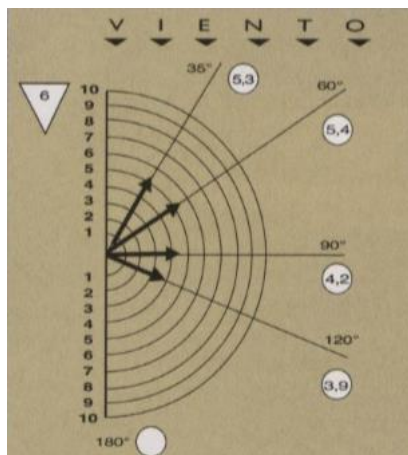
F 3 Motor. Fuente: propia.

A continuación, se muestran las velocidades que puede alcanzar el velero yendo a motor y a vela:

Velocidades motor	
Régimen máximo	8,0 nudos a 3.600 r.p.m.
Régimen mínimo	7,1 nudos a 2.800 r.p.m.
Velocidades vela	

Velocidad del viento real	6 nudos
Estado del mar	Rizado
Combinación vélica en la prueba	Mayor de sables forzados y foque autovirante

T 3 Datos técnicos de la velocidad del Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.



F 4 Representación gráfica de las velocidades de la embarcación Hanse 370 yendo a vela, bajo unas condiciones concretas. Fuente: Hanse Yachts GMBH.

2.1.2 Construcción

El Velero Hanse 370 es una embarcación construida con fibra de vidrio reforzada, opcional en poliéster o resina epoxi.

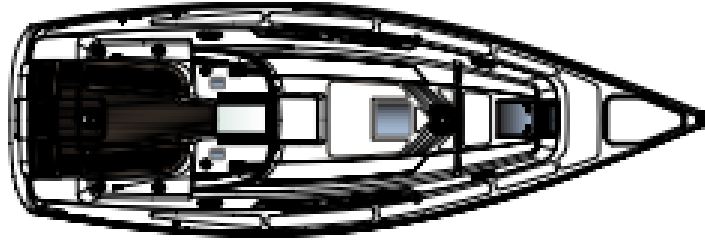
Las propiedades de todos los materiales utilizados cumplen con los requisitos de las sociedades de clasificación o las normas ISO, necesario para obtener el Mercado CE.

Resumen de la construcción:

Casco
Sándwich de espuma sobre la línea de flotación y estratificado macizo con gelcoat isoftálico compactado al vacío bajo la misma. Refuerzos laterales y varengas estratificadas al casco. Mamparos laminados al casco y a la cubierta. Quilla de plomo empernada mediante acero inoxidable a fondos macizos. Timón de espada en estratificado con estructura y mecha de aluminio y transmisión por barra.
Cubierta
Sándwich con alma de espuma y zonas de estratificado macizo en bases de acastillaje. Terminación en antideslizante.
Jarcia firme
Mástil y botavara en aluminio anodizado. Aparejo 9/10 con dos pisos de crucetas atrasadas y jarcia continua de inox. Baquestay con pata de gallo y aparejillo desmultiplicador. Botavara con dos rizos. Rail para foque autovirante enrollable.
Sistemas
Motor Yanmar 4JH 40C.V. con transmisión <i>Sail-Drive</i> y hélice de dos palas plegables. Cuadro de mandos completo. Filtros fuel y agua de refrigeración. Batería de arranque independiente de batería de servicios. Tanque de combustible inoxidable con 140 litros de capacidad. Sistemas para agua caliente y fría con depósito de 400 litros. Red de 220 voltios con conexión a tierra.

T 4 Tabla de detalles de la construcción de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.

A continuación, se muestra la distribución exterior de la embarcación:



F 5 Plano de la cubierta de la embarcación Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH

- La bañera:

Se encuentra el timón, la bitácora, el GPS plotter, los relojes, la palanca de marcha, dos tambuchos, cuatro winches, una mesa plegable y dos altavoces.



F 6 Imagen de la bañera. Fuente: propia.

- El entrepuente:

Es amplio y cómodo para trabajar el piano, tiene dos winches y prácticamente todo el cabotaje va reenviado a esta zona.



F 7 Imagen del entrepuente. Fuente: propia.

- Carro autovirante:

Es ideal para navegar en solitario, aunque se echa en falta un freno para regular el ángulo de vela. También se observa la base del mástil donde están todos los reenvíos de drizas que corren bajo cubierta hasta llegar al piano.



F 8 Imagen del autovirante. Fuente: propia.

- Plataforma de baño y barra de transmisión:

La plataforma de baño es muy practica para el baño, facilita enormemente el salir de agua tras pegarse un chapuzón. La barra de transmisión desde la bitácora a la mecha del timón, en reemplazo de los guardines.



F 9 Imagen de la barra de transmisión y de la plataforma de baño. Fuente: propia.

- Pozo de ancla:

De grandes dimensiones, cuenta con un moliente eléctrico instalado sobre un refuerzo. Cuenta con una cuna para el ancla que se puede guardar dentro del pozo mediante un brazo hidráulico.



F 10 Imagen del pozo de anclas. Fuente: propia.

- Barra de escota mayor:

Al ser un velero crucero, cuenta con esta barra de escota sobre el entrepuente em vez de en la bañera. Simplifica mucho la maniobra.

A continuación, se muestra la distribución interior de la embarcación:



F 11 Plano de la distribución interior del Hanse 370. Fuente: Hanse Yachts GMBH.

- Panel de control:

En él se encuentra todo lo relacionado con el barco electrónicamente hablando, además nos indicará los niveles de baterías, agua y gasoil. También hay un GPS plotter, una radio y la radio VHF.



F 12 Panel de control. Fuente: propia.

- Salón:

Cuenta con diversos armarios, un sofá lateral en U, una mesa central que se puede bajar a la altura del sofá para dar cabida a una cama doble y un altavoz.



F 13 Fotografía del salón de la embarcación Hanse 370. Fuente: Propia.

- Mesa de cartas:

Se encuentra a babor, entre dos asientos y junto al panel de control. Además, hace la función de pupitre.



F 14 Mesa de cartas. Fuente: propia.

- Cocina:

Consta de 3 fogones y un horno que funcionan con gas. El horno se puede desbloquear para que siga el balanceo del velero. Tiene una nevera de gran capacidad, con dos accesos. Además, hay dos pilas.



F 15 Cocina. Fuente: propia.

- Camarote popa:

Cuentan con un armario cada uno y en el camarote de babor se encuentra un calentador eléctrico.



F 16 Camarote de popa estribor. Fuente: propia.

- Camarote proa:

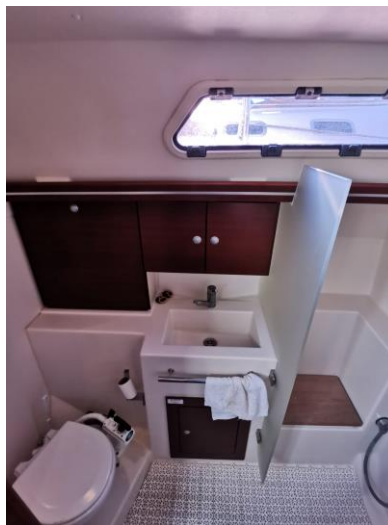
Consta de dos armarios, una mesa y una pequeña butaca. Se encuentra el depósito de agua.



F 17 Camarote de proa. Fuente: propia.

- Baño:

Consta de un retrete, una pila una ducha y un tanque de aguas sucias.



F 18 Baño. Fuente: propia.

2.1.3 Comparativa frente a la competencia

Se compara con cruceros puros sacados a la venta en torno al año 2007 (año de construcción del Hanse 370), como el Bavaria 37 Cruiser, el Sun Odyssey 37 y el Océanis 373. El Hanse 370 es el de mayor superficie vélica pese a ser el único que equipa foque autovirante. Además, tiene el mejor porcentaje lastre-desplazamiento y tiene el mayor calado para compensar tanta superficie vélica.

Si se comparan los interiores, los volúmenes y distribuciones, son semejantes. La gran diferencia es en la parte estética, pero como eso es muy subjetivo, queda libre al gusto del armador. El precio es otro aspecto que valora el armador.

	Hanse 370	Bavaria 37 Crusier	Sun Odissey 37	Océanis 373
Eslora	11,35 m	11,35 m	11,40 m	11,25 m
E. flotación	10,05 m	9,82 m	9,50 m	10,00 m
Manga	3,75 m	3,80 m	3,70 m	3,73 m
Calado	1,95 m	1,95 m	1,95 m	1,90 m
Desplazamiento	6.800 kg	6.900 kg	6.250 kg	6.600 kg
Lastre	2.280 kg	2.000 kg	2.040 kg	1.840 kg
Sup. vélica	87,40 m ²	67,40 m ²	63,20 m ²	67,00 m ²
Lastre/Despl.	33,5%	28,9%	32,64%	27,87%
Sup. vélica/despl.	12,85	9,76	10,11	10,15
Precio standard	94.800,00 €	82.196,00 €	104.585,00 €	108.300,00 €

T 5 Tabla comparativa entre el Hanse 370 y otros modelos de características similares. Fuente: Hanse Yachts GMBH.

2.2 Mantenimiento

Algo muy importante, es que nunca se puede dejar de ir al barco, sobre todo en temporada baja principalmente. Siempre es más fácil y barato, cambiar una polea rota que un cabo que se ha ido mordiendo por culpa de la polea rota. Además, el barco siempre está en constante movimiento, por lo que muchos pasadores o tuercas se van a ir aflojando, sobre todo en la unión entre botavara y mástil.

El velero siempre está expuesto al sol y al salitre, provocando el desgaste muy rápido de cualquier componente tanto en el interior como en el exterior. Podemos dividir el mantenimiento de la embarcación en tres tipos, un mantenimiento general, mantenimiento durante la varada y un mantenimiento semanal.

Por supuesto, las indicaciones de mantenimiento que describo no son obligatorias, es decir, depende de cada armador. En el manual del propietario se pueden encontrar las principales labores de mantenimiento que recomienda el astillero.

Cabe recordar que lo descrito a continuación es el mantenimiento básico para la seguridad de la embarcación y su preservación a lo largo del tiempo enfocado en un Hanse 370.

2.2.1 Mantenimiento general

Aquí hago referencia a las partes del barco que no parecen que en un principio haya que darles un mantenimiento o simplemente lo dejamos pasar por el coste del mantenimiento, pero justamente, este es el que nos evitará que la embarcación sufra fallos críticos.

La embarcación solo debe limpiarse con agua dulce y usar solo productos de limpieza compatibles con el medio ambiente adecuados.

Las partes metálicas solo se pueden limpiar con desoxidantes propios para el metal (se recomienda el uso de Ferronet, que es biodegradable). Hay que tener en cuenta que las piezas de aluminio están anodizadas y no deben ser tratadas con productos de pulido o raspado.

A continuación, se enumeran las partes a tener en cuenta:

- El mástil:

Parece una parte de la embarcación en la que nunca reparamos en cuanto a su mantenimiento, no solo basta pasar un poco de lubricante (se recomienda WD-40 que no contiene silicona) por la guía de la mayor y encintar las crucetas. El mástil tiene una parte crítica y es en la unión de las crucetas con las jarcias. Con el paso de los años es fácil que llegue a corroerse y hacerlo quebradizo, por ello es necesario desmontar el mástil junto a las jarcias, el stay y el baquestay una vez cada 10 años.

- El casco:

En el casco es habitual poner una capa de Antifouling en cada varada sin decapar la anterior, por ello es necesario que cada 5 años se decape el casco para llegar hasta el gelcoat quitándole las diferentes capas de antifouling y la imprimación. Se aprovecha para inspeccionar el casco de posible osmosis.



F 19 Casco con antifouling nuevo. Fuente: propia.

- Pulido:

Cada dos años es necesario el pulido y encerado tanto de la cubierta como la de la obra muerta. Si no se realiza este tipo de mantenimiento se corre el riesgo de la pérdida de color blanco de cubierta y tome un aspecto amarillento, dando así un aspecto de viejo. Pintar la cubierta no es una opción factible, ya que el resultado final nunca sería como el de astillero, es mucho más caro y se corre el riesgo de perder tratamiento antideslizante que se le da en fábrica.

- Timón:

Cada 5 años hay que inspeccionar los rodamientos del timón, ya que es una parte fundamental para navegar y sufre mucho desgaste. Con el barco varado, se comprueba si el timón tiene movimiento. Aunque parezca leve este movimiento, nos puede estar indicando que los rodamientos están desgastados. Es muy recomendable cambiarlos para evitar posibles roturas.



F 20 Timón. Fuente: propia.

- Llaves de paso:

Hay varias llaves de paso, siempre que dejemos el barco amarrado es fundamental dejarlas cerradas. Encontramos en las pilas, en el retrete y en el motor. Las llaves de paso que están en contacto con el agua salada se acaban oxidando, por eso es muy importante cambiarlas cada 5 años apropiadamente. Por lo general suelen ser de latón, pero la mejor opción sería llaves de acero inoxidable.



F 21 Llaves de paso. Fuente: propia.

- Corredera:

Cuando el barco está amarrado se sustituye la corredera por un tapón, así evitamos que se acumule caracol en las paletas de la corredera y pueda estar en óptimas condiciones cuando vayamos a navegar. Por lo general la corredera solo se usa en regatas, ya que el propio GPS plotter ya nos indica la velocidad de la embarcación.



F 22 Corredera. Fuente: propia.

- Pasacascos:

Es otra parte del barco a la que no se le suele hacer mucho caso, hay que cambiarlos cada 5 años aproximadamente.



F 23 Pasacascos. Fuente: propia.

- Cadena:

La cadena hay que inspeccionarla y si se detectan eslabones oxidados hay que retirarlos. Para evitar su oxidación hay que lavarlos con agua dulce de forma habitual. Por precaución es recomendable sustituir la cadena entera pasados 8 años como máximo si se le ha hecho un buen mantenimiento.

2.2.2 La varada

Una vez al año se debe sacar la embarcación del agua y ponerla en tierra firme. Hay que tener cierta previsión para la varada, ya que por lo general hay lista de espera, así que siempre hay que pedir hora con 3 meses de antelación. Normalmente se hace en febrero, ya que el barco no está en uso por esas fechas y la mano de obra para posibles reparaciones está más disponible. Es importante hacer coincidir año tras año las mismas fechas de varada, para que los tratamientos que reciba la embarcación sean lo más óptimas posibles.

Los trabajos básicos que se han de realizar son los siguientes: decapado para eliminar espesores en ejes, arbotantes, hélice y timón, matizado de la superficie de obra viva, Antifouling en la obra viva de dos manos más un refuerzo en la línea de flotación, imprimado en las partes metálicas como la hélice y sustitución de los ánodos.



F 24 Ánodo. Fuente: propia.

Se aprovecha la varada para hacer un mantenimiento del motor de la siguiente manera:

Elemento	Comentario
Aceite del motor	Sustituir cada año.
Aceite de cola	Cambiarlo cada año, aunque puede aguantar 2 años sin problema.
Filtro de aceite del motor	Sustituir si se ve sucio. Se inspecciona cada año
Prefiltro de gasoil del motor	Se comprueba cada año
Filtro de gasoil del motor	Se sustituye dependiendo de cómo salga de sucio el prefiltro de gasoil. Se inspecciona cada año.
Impulsor	Sustituir cada 400 horas de uso o cada 2 años.
Correa	Inspección visual cada año y si es necesario, sustituirla.
Ánodos	Se cambian cada año sin falta.
Nivel de anticongelante	Cambiarlo cada 3 años y se comprueba el nivel cada año
Reglaje de válvulas	Tras 800-1000 horas de uso.
Durante la revisión hay que hacer una inspección visual del motor estando en marcha, para detectar una posible fuga o algo que pueda estar suelto.	

T 6 Resumen mantenimiento del motor durante la varada. Fuente: MC Marine Ibiza.

2.2.3 Mantenimiento semanal

La embarcación necesita una serie de mantenimiento semanal para su conservación, a continuación, se detalla el mantenimiento semanal:

- Amarres:

Hay que estar atento a los partes meteorológicos por si hubiera temporales. En este caso hay que ir a la embarcación para cerciorarse que el barco está bien amarrado, si es necesario echar más estachas, como por ejemplo springs en popa y pro, dos estachas de través en popa y una codera en proa por cada amura para evitar colisiones entre embarcaciones.

- Motor:

Hay que encender el motor, siempre a 1200 rev. por min. aproximadamente y dejarlo un buen rato, estar atento a que el motor no haga ningún ruido extraño, que ningún chivato salte, que salga el agua de refrigeración con la fluidez habitual y el aire de ventilación del motor.

- Llaves de paso:

Hay que abrirlas y cerrarlas para que no se oxiden y después sea imposible su apertura/cierre.

Además de lo descrito anteriormente, también se debe:

- Ventilar el interior abriendo las escotillas.
- Encender todo el panel de control y comprobar que todo funciona correctamente, como puede ser el molinete de proa o las bombillas del interior/exterior.
- Echar un vistazo por cubierta por si hubiera algún cabo rozando con algo cortante, alguna tuerca suelta o alguna pieza de cubierta rota.
- Regar la cubierta de la embarcación con agua dulce.
- Encender la radio.
- Comprobar que el GPS plotter y el resto de relojes funcionan correctamente.
- Levantar los registros de la tarima del interior del barco y comprobar que las sentinas están secas.
- Abrir el registro del pozo estanco de proa y popa y comprobar que está seco.
- Hacer circular el agua dulce.
- Limpiar los filtros del agua dulce.

2.2.4 Hibernación

Al finalizar la temporada hay que preparar la embarcación para pasar varios meses seguidos sin actividad alguna, por eso hay que hibernar el barco de forma correcta y ahorrarnos dinero en posibles desperfectos causados por dejadez de la embarcación.

Se hace esencial tener un trastero o pañol para poder ubicar todos esos elementos que se van a retirar durante la hibernación, así como elementos que vamos a utilizar para la hibernación.

Antes de hibernar la embarcación, hay que realizar una inspección visual exhaustiva. Los daños menores pueden repararse con poco esfuerzo y son más económicos.

A continuación, se describen las partes a tener en cuenta para la hibernación:

- Ancla:

Se debe retirar el ancla junto a la cadena por completo, de esta manera evitamos una oxidación innecesaria y alargamos su tiempo de uso.

- Foque y mayor

Retirar el foque enrollable, ya que es habitual que con temporales fuertes de invierno estos acaben hechos trizas. También retiraremos la vela mayor, podemos dejar la funda para poder cubrir la botavara.

- Interior:

En el interior dejaremos todas las llaves de paso cerradas, en el caso de que hubiera una rotura de manguito nos ahorramos el disgusto de que se inunde la embarcación.

- Conexión a tierra:

Conectar el barco a tierra para que las baterías no se desgasten. Además, se debe dejar la bomba de achique automática, que requiere corriente continuamente.

- Otras recomendaciones:

Antes de dejar el barco amarrado para pasar la hibernación hay que llenar el depósito de gasolina para evitar una acumulación de posos y así evitar la obstrucción.

Además de lo descrito anteriormente, también se hará:

- Retirar toldo antirroces y Binimí.
- Colocar fundas a los elementos de cubierta (winches, stoppers, timón, bitácora, relojes y botavara).
- Sujetar la botavara para evitar el balanceo.
- Instalar un deshumificador.
- Desconectar baterías y pilas.
- Retirar el paddle surf.
- Retirar la embarcación auxiliar.
- Retirar el motor fueraborda.

2.3 Equipo de seguridad

Dependiendo de las zonas de navegación para las que está autorizada la embarcación (oceánica, alta mar, aguas costeras, aguas protegidas), la normativa obliga a llevar a bordo determinados equipos y material de Seguridad. Todo el equipo y material de salvamento debe estar localizado y rápidamente accesible para todas las personas de a bordo.

La embarcación Hanse 370 esta parapetada para realizar navegación en alta mar, por lo que la navegación es hasta 60 millas. Aunque en realidad, en el momento de su alquiler, tan solo está permitido que navegue por aguas de las Islas Pitiusas según contrato.

Las actuales Zonas de Navegación son las siguientes:

Zonas de navegación	Zona de navegación	Distancia a la costa
Navegación Oceánica	Zona 1	ilimitada
Navegación en Alta Mar	Zona 2	Hasta 60 millas
Navegación en Alta Mar	Zona 3	Hasta 25 millas
Navegación en aguas costeras	Zona 4	Hasta 12 millas
Navegación en aguas costeras	Zona 5	Hasta 5 millas
Navegación en aguas costeras	Zona 6	Hasta 2 millas
Navegación en aguas protegidas	Zona 7	Aguas protegidas en general

T 7 Zonas de navegación. Fuente: Ministerio de Fomento.

Se establece la siguiente correspondencia entre las Categorías de Diseño de las embarcaciones con la marca 'CE' y las Zonas de Navegación en las que están facultadas para navegar, en función del equipo de seguridad que lleven a bordo:

Categoría de diseño	Zonas de navegación correspondientes
A: Oceánicas	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
B: Alta Mar	2, 3, 4, 5, 6, 7
C: Aguas costeras	4, 5, 6, 7
D: Aguas protegidas	7

T 8 Zonas de navegación según la categoría de diseño de la embarcación. Fuente: Ministerio de Fomento.

La embarcación Hanse 370 tiene una categoría de diseño de tipo A, es decir, su influencia de navegación es ilimitada, aunque como mencionado anteriormente, la embarcación tan solo está certificada para la navegación en la zona 2.

2.3.1 Elementos de seguridad obligatorios abordó

Los equipos de seguridad, salvamento, contraincendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo vienen regulados en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril.

Como mencionado anteriormente, la zona de navegación del Hanse 370 es la 2.

A continuación, se presenta la tabla de los elementos de seguridad obligatorios en una embarcación según la zona de navegación para la cual esta despachada:

Elementos de salvamento, señales de socorro, material náutico, de comunicaciones y achique obligatorios según zona de navegación							
Zonas de navegación	1	2	3	4	5	6	7
Balsa salvavidas con homologación SOLAS (RD 809/99) ó ISO 9650	Sí	Sí	Sí				
Aros salvavidas (uno al menos llevará luz y rabiza)	2	1	1	1			
Chalecos salvavidas* (Flotabilidad mínima requerida.)	100% (+10%) SOLAS o CE (275 N)	100% SOLAS o CE (150 N)	100% SOLAS o CE (150 N)	100% SOLAS o CE (150 N)	100% SOLAS o CE (100 N)	100% SOLAS o CE (100 N)	100% SOLAS o CE (100 N)
Cohetes con luz roja y paracaídas	6	6	6	6			
Bengalas de mano	6	6	6	6	3	3	
Señales fumígenas flotantes	2	2	2	1			
Baldes contra incendios con rabiza (válidos para achique) serán	2	2	2	1	1	1	

robustos, de plástico u otro material, y de 7 litros como mínimo.							
Compás de gobierno	2	2	1	1			
Corredera (ó GPS)	1	1					
Prismáticos	1	1	1	1			
Cartas y libros náuticos de la zona de navegación (libros de faros, derroteros, anuario de mareas, manual de primeros auxilios, reg. de radiocomunicaciones)	Sí	Sí	Sí				
Compás de puntas, transportador y regla de 40 cm.	1	1					
Bocina de niebla a presión manual (si es de gas con recipiente y membrana de respeto)	1	1	1	1	1	1	1
Campana (para eslora > 15 m) o medios para producir sonido para esloras inferiores	1	1	1	1			
Pabellón nacional	1	1	1	1	1	1	1

Código de banderas (mínimo banderas "C" y "N")	1	1					
Linternas estancas (con bombilla y pilas de respeto)	2	2	1	1			
Espejo de señales	1	1	1	1	1	1	1
Código de señales (si se montan aparatos de radiocomunicaciones)	1	1	1	1	1	1	1
Reflector de radar (sólo para casco no metálico)	1	1	1	1			
Botiquín (si la tripulación es contratada será el prescrito en el R.D. 258/1999 de 12 de febrero)	Tipo C (completa do según viaje)	Tipo C	Tipo balsa de salvamento	Tipo balsa de salvamento	Tipo nº 4		
Caña de timón de emergencia en embarcaciones de vela y en las de un sólo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fuera borda o de transmisión en Z	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Estachas de amarre al muelle (en su caso), de longitud y resistencia adecuados a la eslora de la embarcación	2	2	2	2	2	2	2
Bichero	1	1	1	1	1	1	1
Remo de longitud suficiente y dispositivo de boga (o un par de zaguales para embarcaciones de eslora inferior a 6 metros)	1	1	1	1	1	1	1
Inflador y juego de reparación de pinchazos en embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas	1	1	1	1	1	1	1
Extintores portátiles, en función de la eslora	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Extintores portátiles, en función de la potencia (excepto fuera borda < 20 kW en zonas 6 y 7)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Extinción fija contra incendios (intra bordas diesel de más de 120	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Kw y gasolina) y extractor de gases si el motor es de gasolina							
Detector de gases (con instalaciones de gas combustible)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Bombas de achique (en veleros al menos una manual y fija operable desde la bañera)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Depósitos de retención de aguas sucias permanentes y conexiones y descargas con dispositivos de cierre (embarcaciones con aseos)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Depósitos de retención de aguas sucias permanentes y conexiones y descargas con dispositivos de cierre (embarcaciones con aseos)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Líneas de fondeo (mínimo 5 veces la eslora)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
NAVTEX	1						
Radioteléfono o ondas	SOLAS						

hectométricas (MF/HF) con LSD							
Radioteléfono o ondas métricas (VHF) con LSD (el fijo debe contar con GPS)	FIJO + PORTÁTIL	FIJO + PORTÁTIL (o responde dor de radar)	FIJO	FIJO	FIJO o PORTÁTIL		
Respondedor de radar 9 GHz	Sí	Sí (o VHF PORTÁTIL)					
Radiobaliza 406 MHz	SOLAS	SOLAS	SOLAS				

T 9 Material de seguridad obligatorio. Fuente: Ministerio de Fomento.

***Se proveerán salvavidas para niños para el 100% de los niños a bordo.**

Las radiobalizas por satélite que se instalen en los buques españoles deben ser registradas en la base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, la cual se encuentra permanentemente conectada con las autoridades de salvamento marítimo (véase el artículo 8 del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre). En el caso del Hanse 370, ya que por contrato tan solo puede navegar en zona 4, no necesita radiobaliza, pero al ser un elemento de mucha ayuda en caso de necesidad, lleva una radiobaliza a bordo.



F 25 Radiobaliza. Fuente: propia.

2.3.2 Material contra incendios

Los extintores exigidos en función de la eslora son:

Eslora	Extintores
Con cabina cerrada y eslora mayor de 10 metros	1, tipo 21 B
De 10 a 15 metros	1, tipo 21 B (*)
De 15 a 20 metros	2, tipo 21 B (*)
De 20 a 24 metros	3, tipo 21 B (*)

T 10 Extintores según la eslora de la embarcación. Fuente: Ministerio de Fomento.

(*) tipo de extintores para embarcaciones lista 6ª y eslora mayor de 10 metros, un extintor más de los indicados

Para los extintores exigidos en función de la potencia:

Potencia máxima instalada	Numero y tipo de extintores
Potencia menor o igual a 150 kW	1 de tipo 21 B
Potencia de 150 a 300 kW	1 con un motor y de tipo 34B, 2 con dos motores y de tipo 34B
Potencia de 300 a 450 kW	1 con un motor y de tipo 55B, 2 con dos motores y de tipo 34B
Potencia 450kW	1 con un motor y de tipo 55B, 2 con dos motores y de tipo 55B

T 11 Extintores según la potencia de la embarcación. Fuente: Ministerio de Fomento.

2.3.3 Fondeo

A continuación, se presenta la tabla que dirá el peso del ancla, el diámetro del grillete, el diámetro de la cadena y el diámetro del cabo según la eslora y el desplazamiento de la embarcación:

Eslora (m)	Desplazamiento (kg)	Peso del ancla (kg)	Ø grillete (mm)	Ø cadena (mm)	Ø Cabo (mm)
Bote	-	2	8	6	6
4	300	3,5	8	6	6-8
5,50	800	6	8	6	10
6,50	1.000	8	8	6-7	10
7,50	2.000	10	10	8	14
9,00	3.000	12	10	8	14
10,50	4.500	14	10	8	14
12,50	8.000	16	12	10	18
16	12.000	20	12	10	18
18	16.000	24	16	12	22
20	20.000	34	16	14	24
25	30.000	40	16	14	24
+25	+30.000	60	18	16	28

T 12 Tipo de cadena de fondeo según la eslora de la embarcación. Fuente: Masmar

Se recomienda que par embarcaciones de entre 10 y 14 metros de eslora, la longitud de la cadena sea de u mínimo de 50 metros.

2.3.4 Inspección Técnica de Barcos para obtención o renovación del Certificado de Navegabilidad y del Certificado de Inscripción (ITB)

- Inicial: Obligatoria para todas las embarcaciones, salvo que lleven incorporado el marcado CE de conformidad.
- Periódica: (Cada cinco años como máximo) Obligatoria para las embarcaciones a partir de 6 metros de eslora de uso particular y para todas las que se exploten con fines lucrativos.
- Intermedia: (Entre el segundo y tercer año desde la fecha del último reconocimiento periódico) Obligatoria para todas las embarcaciones a partir de 6 metros que se exploten con fines lucrativos y para las de uso particular a partir de 15 metros (o de 6 metros si son de madera).

- Adicional: Obligatoria cuando en la embarcación se efectúen reparaciones o modificaciones y cuando haya sufrido varada, abordaje o averías que puedan afectar a sus condiciones de seguridad en navegación. Las modificaciones más frecuentes son el cambio de motor y el cambio de zona de navegación, pero debe saber que cualquier modificación o instalación de equipos requiere un reconocimiento adicional.
- Extraordinaria: Se efectuará a requerimiento de órgano judicial o de la Dirección General de la Marina Mercante.

Resumen de las revisiones obligatorias a destacar:

Documento/Objeto	Periodo de revisión
LEB	No es necesaria revisión si no hay un cambio sustancial
Balsa salvavidas	Anual
Radiobaliza	Desprendido hidrostático cada 2 años Baterías cada 4 años
ITB (certificado de navegabilidad)	Entre 2 y 3 años para lista 6ª
Declaración responsable	Cada 2 años
Extintores/Bengalas/Botiquín	Según fecha de caducidad

T 13 Relación documento/objeto con su periodo de revisión. Fuente: Ministerio de Fomento.

2.4 Documentación a bordo

A continuación, se presenta la documentación más importante que hay que llevar a bordo:

Documentación a bordo
Certificado de inscripción/Declaración de conformidad (marcado CE)
Hoja de Asiento
Certificado de Registro Español/Permiso de Navegación
Certificado de navegabilidad
Licencia de estación de barco (LEB)
Declaración responsable para el alquiler de embarcaciones y buques de recreo y comunitarios
Justificante del pago de la prima del seguro obligatorio de responsabilidad y una copia del seguro
Titulación oficial del patrón de la embarcación
Impuesto de matriculación (opcional)
Contrato alquiler
Certificado Radiobaliza
Certificado balsa salvavidas

T 14 Resumen de la documentación obligatoria a bordo. Fuente: propia.

En el anexo I se encuentra parte de la documentación mencionada en el cuadro anterior.

En los siguientes puntos se detallan algunos documentos de la tabla anterior. La titulación oficial de la embarcación puede ser una igual o superior a la de patrón de embarcación de recreo (P.E.R.). El impuesto de matriculación es opcional, este dependerá de si el propietario desea disfrutar de la embarcación por cuenta propia. El contrato de alquiler se detalla más adelante, en el capítulo 4. Tanto el certificado de radiobaliza y de la balsa salvavidas, tan solo serán necesarios llevarlos a bordo si la embarcación navega en zona 3, 2 o 1. La embarcación Hanse 370, por contrato tan solo puede navegar en zona 4, por lo que no requiere llevar esta documentación a bordo.

2.4.1 Certificado de inscripción/marcado CE

Es expedido por la Administración marítima y acredita la inscripción de una embarcación en el régimen especial de embarcaciones de recreo con marcado “CE” de eslora igual o inferior a 12 metros.

El Marcado CE supone una declaración de que un producto cumple con los requisitos de seguridad establecidos por la legislación de armonización de la Unión Europea para el producto en cuestión.

Desde el 16 de junio de 1998 todas las embarcaciones puestas por primera vez en el mercado comunitario, ya sean embarcaciones nuevas construidas dentro de la Unión Europea o embarcaciones importadas de terceros países – tanto nuevas como de segunda mano –, deben contar con Marcado CE. Posteriormente se ha ampliado el requisito de Marcado CE a las motos náuticas y a las emisiones sonoras y de escape, siendo este el cambio más significativo que ha sufrido la normativa desde entonces.

La normativa actualmente en vigor es la Directiva 2013/53/UE, aplicable desde el 18 de enero de 2016 y traspuesta al ordenamiento jurídico nacional en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.


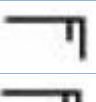
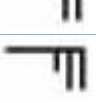


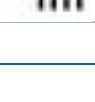

Las embarcaciones con Marcado CE deben estar diseñadas y construidas para resistir determinadas condiciones de mar y viento por lo que respecta a la estabilidad, la flotabilidad y demás requisitos básicos.




Se clasifican, según su aptitud para afrontar dichas condiciones, en cuatro categorías de diseño:

Categoría	Fuerza del viento (escala Beaufort)	Altura significativa de la ola
A	Superior a F8	Superior a 4m
B	Hasta F8 incluido	Hasta 4m incluido
C	Hasta F6 incluido	Hasta 2m incluido
D	Hasta F4	Hasta 30cm incluido

T 15 Categoría de la mar según su estado. Fuente: Ministerio de Fomento.

Escala Beaufort:

Fuerza	Velocidad nudos	Velocidad Km/h	Descripción	Símbolos
0	< de 1	0 – 2	Calma	
1	1 – 3	2 – 6	Ventolina	
2	4 – 6	7 – 11	Brisa muy débil	
3	7 – 10	12 – 19	Brisa débil, flojo	
4	11 – 16	20 – 29	Bonancible, brisa moderada	
5	17 – 21	30 – 39	Brisa fresca, fresquito	
6	22 – 27	40 – 50	Fresco, brisa fuerte, moderado	
7	28 – 33	51 – 61	Frescachón, viento fuerte	
8	34 – 40	62 – 74	Temporal, viento duro	
9	41 – 47	75 – 87	Temporal duro	

10	48 – 55	88 – 101	Temporal muy duro	
11	56 – 63	102 – 117	Temporal muy duro, borrasca	
12	>de 64	>de 118	Temporal huracanado	

T 16 Tabla de la fuerza del viento. Fuente: Masmar.

En el anexo A1.1 se encuentra el certificado de inscripción de la embarcación.

2.4.2 Abanderamiento

Es el permiso que autoriza que una embarcación arbole en el pabellón nacional, quedando así amparado por la legislación española.

Se documenta mediante su inscripción en uno de los Registros de Matrícula de Buques. El titular puede elegir el Puerto de Matrícula, entendiéndose por tal el puerto del Distrito Marítimo donde se registre.

El procedimiento para buques y embarcaciones en general se regula en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

2.4.3 Matrícula

Este documento muestra el buque de la Capitanía donde está registrada la embarcación. El titular del barco podrá escoger el puerto de matrícula.

El Indicativo de Matrícula es el conjunto alfanumérico que individualiza a cada buque o embarcación de las demás, siendo, por tanto, único.

El Indicativo de Matrícula debe ir pintado o fijado en ambas amuras, a la máxima altura posible de la línea de flotación, siendo su tamaño suficiente, en relación con las dimensiones del buque o embarcación, para que pueda ser fácilmente identificado en la mar, con color blanco sobre cascos oscuros y negro sobre cascos claros. No se establecen medidas precisas para las embarcaciones menores de 24 metros.

Las letras y números que se pintan o fijan sobre el casco del barco no deben poder borrarse, modificarse, resultar ilegibles, arrancarse, desprenderse ni ocultarse. Asimismo, deben ser resistentes a la corrosión de los elementos atmosféricos y de la mar.

Las prescripciones relativas a la visibilidad y permanencia del indicativo de matrícula son aplicables al nombre de la embarcación en aquellas que deban llevarlo. El nombre puede pintarse o fijarse en las amuras, en las aletas o en la popa.

2.4.4 Documentación que da lugar el abanderamiento y matriculación

- Hoja de asiento:

En ella se anotan los actos registrables relacionados con la embarcación y demás vicisitudes que le afecten a lo largo de su vida útil, y se cierra con la anotación de baja.

No se emite para las embarcaciones acogidas al régimen especial de abanderamiento para embarcaciones con Marcado CE entre 2,5 y 12 metros.

En el anexo A1.2 se encuentra la hoja de asiento del Hanse 370.

- Certificado de Registro/Permiso de Navegación:

Es el documento que acredita que el barco está inscrito en el Registro de Matrícula de buques.

Expedido por la administración marítima española a las embarcaciones incluidas dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 1435/2010 de 5 de noviembre.

Será exigible para las embarcaciones sin tripulación profesional.

El propietario debe proceder a la renovación de este documento cada cinco años. La variación de los datos o la transferencia de la propiedad dará lugar asimismo a emisión de un certificado de registro español/permiso de navegación.

En el anexo A1.3 se encuentra el certificado de registro/permiso de navegación.

- Certificado de navegabilidad:

Este documento, que debe estar en vigor en el momento de la travesía, garantiza haber superado la Inspección Técnica de Buques (ITB) en una entidad colaboradora de inspección (Real Decreto 1434/1999). En la página web del Ministerio de Fomento puede consultarse la lista autorizada de entidades colaboradoras.

La forma de selección y los criterios y directrices de actuación de las Entidades Colaboradoras de Inspección, así como el tipo y alcance de los reconocimientos e inspecciones, se definen y detallan en el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre.

Las embarcaciones que deben ser inspeccionadas por las Entidades Colaboradoras son:

- Lista 6ª: eslora entre 2.5 y 24 metros.
- Lista 7ª: eslora entre 6 y 24 metros.

Se debe acudir a una Entidad Colaboradora de Inspección con una antelación mínima de 15 días naturales a la fecha de caducidad del Certificado de Navegabilidad. En la Capitanía Marítima podrán informarle de las Entidades.

En el anexo A1.4 se encuentra el certificado de navegabilidad.

2.4.5 Licencia de Estación de Barco (LEB)

Es la documentación que nos permite instalar una estación transmisora conforme a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y las del país del cual dependa dicha estación.

Los buques españoles que dispongan de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones de uso marítimo, ya sea de uso obligatorio o de instalación voluntaria, deberá disponer obligatoriamente de la licencia de estación de barco (LEB) expedida por la Dirección General de la Marina Mercante. Esta materia viene regulada por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles y por

el Real Decreto 1435/10 de 5 de noviembre que establece en su Disposición derogatoria única, la modificación del reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de las embarcaciones de recreo.

La LEB es obligatoria para las embarcaciones de recreo aptas para navegar en las zonas 1 a 3. Se excluye de esta obligación a las embarcaciones de recreo que naveguen en las zonas 4 a 7, salvo que, de manera voluntaria, instalen un equipo fijo provisto de llamada selectiva digital o una radiobaliza, en cuyo caso estarán obligadas a disponer de MMSI (número de identificación móvil marítimo).

El número de registro asignado por la Dirección General de la Marina Mercante tendrá un periodo de validez de cinco años contados a partir de la fecha de emisión del certificado reglamentario que en cada caso avale la aprobación del equipo, salvo que en dicho certificado se exprese claramente otro periodo distinto.

En el anexo A1.5 se encuentra la licencia de estación de barco (LEB).

2.4.6 Declaración responsable para el alquiler de embarcaciones y buques de recreo españoles y comunitarios (chárter náutico).

Sea realizada por persona física o jurídica, el arrendamiento náutico es una actividad económica considerada como de prestación de servicios relacionada con el ocio, deporte náutico y la pesca deportiva y por tanto está sujeta a las obligaciones administrativas y tributarias correspondientes, tanto a nivel estatal como en su caso autonómico.

Los requisitos para autorización de la actividad, se encuentran básicamente regulados en la Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo. No obstante lo anterior, dada la referida naturaleza de prestación de servicios de la actividad, la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio, ha cambiado el régimen de autorización por el de declaración responsable.

El detalle de los requisitos a cumplir y la documentación a presentar en cada caso, se recoge en la Instrucción de Servicio 10/2019 de la Dirección General de la Marina Mercante. Deberán dirigir su solicitud a la Capitanía Marítima en cuyas aguas se pretenda realizar la actividad.

En el anexo A1.6 se encuentra la declaración responsable para el alquiler de embarcaciones y buques de recreo y comunitarios.

2.4.7 Justificante del pago de la prima del seguro obligatorio de responsabilidad

Todas las embarcaciones a motor y las que no tienen motor con más de 6 metros de eslora deben estar aseguradas.

2.4.8 Titulación oficial del patrón de la embarcación

No debe estar caducada y tiene que estar ajustada al tipo y zona de navegación (RD 875/2014).

2.4.9 Impuesto de matriculación

Para las embarcaciones matriculadas en lista 6ª, no es obligatorio el impuesto de matriculación. Pero si el propietario desea emplearla para uso propio debe pagarlo. Para las embarcaciones en lista 7ª, es obligatorio pagar el impuesto de matriculación (12%).

Es conveniente llevarlo a bordo por si aduanas decide hacer un registro de la embarcación.

2.5 El seguro

El seguro te protege en diferentes situaciones a bordo de una embarcación de recreo destinado a fines recreativos, para la práctica deportiva sin ánimo de lucro e incluso para disfrutar de la pesca no profesional. Un aspecto importante de los seguros de barco es que el objetivo final del propietario debe ser el disfrute y ocio a través de la navegación, pero en ningún caso la competición deportiva o las profesiones marítimas.

Del mismo modo, este seguro está destinado para proteger tanto las embarcaciones de recreo a motor como a vela, pudiendo incluir en la mayoría de los casos también las lanchas neumáticas y semirrígidas, así como las motos acuáticas.

Además de cubrir obligatoriamente la responsabilidad civil del patrón y del propietario por los daños materiales y físicos que se puedan ocasionar a terceras personas, los seguros de embarcaciones de recreo también pueden incluir otras coberturas opcionales:

- Daños ocasionados en la propia embarcación.
- Gastos de salvamento de la embarcación y sus ocupantes en caso de accidente.
- Robo del barco, así como los daños materiales producidos por el hurto.
- Accidentes personales que produzcan lesiones o el fallecimiento de los ocupantes.
- Defensa jurídica.
- Remoción de restos.
- Remolque.

Los seguros obligatorios cubren la muerte y lesiones corporales; daños materiales a terceros, responsabilidad civil; daños a buques por colisión o contacto y el pago de costes judiciales en la defensa del asegurado y la gestión de siniestros.

Según la Administración Marítima, dependiente del Ministerio de Fomento, es de obligatoriedad para el arrendador de contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato de alquiler:

- Un seguro de responsabilidad civil, según lo dispuesto en el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, aprobado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril.
- Un seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas, según lo dispuesto en la Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo, donde las indemnizaciones del seguro no podrán ser inferiores a las previstas en el Reglamento del seguro obligatorio de viajeros aprobado por el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

Igualmente cabe destacar que las acciones derivadas del contrato de arrendamiento náutico prescriben en el plazo de un año a contar desde la finalización de éste.

2.5.1 El seguro de la embarcación Hanse 370

La embarcación está asegurada con la compañía de seguros AXA.

Este podría ser un seguro tipo como ejemplo para cualquier embarcación dispuesta en lista sexta cubriendo todos los requisitos legales y así poder ejercer una navegación segura ante cualquier imprevisto.

A continuación, se desgranar las diferentes figuras que componen el seguro:

- Tomador de la póliza:

Es la persona física o jurídica que suscribe o contrata la póliza con la Entidad Aseguradora, asumiendo las obligaciones derivadas esta, salvo aquellas que correspondan expresamente al Asegurado y/o beneficiario, en lo sucesivo Usted.

En este caso, el Tomador de la póliza es INVERSIONES MOBIL SLU.

- El asegurado de la póliza:

Es la persona titular del interés objeto del seguro, a quien corresponden en este caso los derechos derivados de la Póliza y que, en defecto del Tomador, asume las obligaciones derivadas de la misma.

En este caso, el Asegurado de la póliza es INVERSIONES MOBIL SLU.

- El mediador del seguro:

En este caso, el mediador de la póliza del seguro es VIVES & CANAVES, S.L. a través de la entidad aseguradora AXA Seguros Generales, Sociedad Anónima de Seguros y Resguardos.

- Embarcación asegurada:

Se trata de la embarcación MAMASSONA HANSE 370.

A continuación, se detalla una tabla con la descripción de la embarcación según sale en la póliza del seguro:

Descripción de la embarcación	
Nombre	MAMASSONA
Marca y modelo	HANSE Y 370 NUM. 224 SLOT 227
Matricula	6 IB 110 XX
Número de identificación del Barco (NIB)	3434xx
Valor de la Embarcación	128.000,00 euros
Valor de los Accesorios	11.6500,00 euros
Valor de los Efectos personales	1.000,00 euros
Año de construcción	2007
Tipo de Embarcación	Vela y motor
Eslora	11,25 metros
Material casco	Fibra
Uso de la embarcación	Alquiler embarcación completa/chárter
Bandera	Española
Lugar de amarre habitual	EIVISSA
Ámbito Navegación	Unión Europea/franja de 200 millas desde el litoral español/portugués, Mediterráneo e Islas Canarias
Numero de ocupantes asegurados	8

T 17 Descripción de la embarcación en el contrato del seguro. Fuente: Contrato seguro de la embarcación.

La siguiente tabla, contiene la información relativa a las garantías contratadas y los capitales asegurados para cada una de ellas:

Garantías	Capital asegurado
Responsabilidad Civil Obligatoria	Contratada
Responsabilidad Civil Ampliada (voluntaria)	Hasta 500.000,00 euros
Pérdida Total. Con franquicia de 1.200,00 euros	Contratada
Daños e Incendio (incluyendo efectos personales y/o accesoriedad si se declaran). Con franquicia de 1.200,00 euros	Contratada
Robo. Con franquicia de 1.200,00 euros	Contratada
Riesgos extraordinarios. Con franquicia de 1.200,00 euros	Contratada
Remoción de restos	Contratada
<i>Institute Yach Clauses</i>	No Contratada
Asistencia en viaje	Contratada
Protección Jurídica	Contratada
Accidentes personales (limite por ocupante):	Contratada
- Muerte	12.000,00 euros
- Invalidez	24.000,00 euros
- Gastos de curación	1.800,00 euros

T 18 Tabla de garantías contratadas. Fuente: Contrato de seguro de la embarcación.

Explicación detallada de las garantías de la tabla de garantías contratadas:

- Responsabilidad Civil Obligatoria:

En España, el artículo 8 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estableció la obligatoriedad de tener asegurada la responsabilidad civil para cualquier tipo de buque civil español, así como para los buques extranjeros que naveguen dentro de aguas jurisdiccionales españolas, y el RD 607/1999, de 16 de abril, aprueba el reglamento de seguridad de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.

- Responsabilidad Civil Ampliada (voluntaria:

Es una ampliación que las aseguradoras dan a la obligatoria para cubrir los daños que superen la cuantía máxima impuesta por ley para cubrir los gastos de terceros ante un accidente.

- Pérdida Total. Con franquicia de 1200,00 euros:

Un seguro con franquicia por pérdida total nos ayuda a hacer la prima de póliza de la embarcación mas económica, sin embargo, con esta modalidad hay gastos añadidos. Cuando necesitas disfrutar de una cobertura de tu seguro en la embarcación es el momento en el que se aplican las franquicias. Un seguro con franquicia cubre completamente los daños que pueda sufrir un tercero, es decir, la Responsabilidad Civil, pero a la hora de aplicar la cobertura de Daños Propios es cuando se aplica la franquicia. De esta manera, el asegurado, asume una cantidad parcial en caso de siniestro. Dicha cantidad es un valor absoluto de 1.200,00 – euros por incidente, a partir de la cual el seguro se hace de responsable de la cuantía que reste, hasta cubrir la totalidad el siniestro. Dentro de este marco mediante franquicia, el seguro también cubre, daños por incendio, robo y riesgos extraordinarios (fenómenos de la naturaleza, acontecimientos violentos a consecuencia de varios hechos y las acciones de las Fuerzas Armadas o de los cuerpos de seguridad en tiempos de paz).

- Remoción de restos:

Es una garantía opcional del seguro de embarcaciones que “cubre, al menos parcialmente, el coste de reflotar el barco en caso de naufragio y siempre que lo exija alguna autoridad competente. También hace frente a los costes de retirar la embarcación si queda varada en un arenal, atrapada entre las rocas de un acantilado o un espigón.

- *Institute Yach Clauses*:

Las *Institute yacht clauses* para yates (Cláusulas inglesas para yates), son un tipo de seguro muy utilizado en toda Europa para asegurar las embarcaciones de recreo.

Tiene sentido contratar esta opción cuando la embarcación está pensada para que navegue por diferentes países.

Este no es el caso en el que nos encontramos, ya que la embarcación tiene una navegación limitada a las aguas de las Pitiusas.

- Asistencia en viaje:

La asistencia en viaje es la garantía que te protege frente a imprevistos médicos. Si sufres cualquier incidente sanitario, independientemente de dónde te encuentres, y tienes contratado un seguro de Viaje con esta cobertura, disfrutarás de atención médica.

- Protección Jurídica:

Dependerá mucho de la aseguradora que contratemos, en este caso cubre las reclamaciones de daños y perjuicios, la defensa penal y las reclamaciones laborales. Siendo esta lo más básico dentro de la Protección Jurídica.

En este caso, según lo establecido en la tabla se cubrirá una cantidad máxima por ocupante. La cantidad puede variar según sea, muerte, invalidez o gastos por curación.

A continuación, se presenta una tabla que relaciona los accesorios asegurados por su valor:

Accesorios	Cantidad por la que esta asegurado (€)
G.P.S.	1.000,00
Sonda	500,00
Radio V.H.F.	150,00
Binimí	500,0
Embarcación auxiliar	1.500,0
Capota antirroces y toldo	2.000,00
Motor fuera borda	3.000,00
Equipo de viento	1.000,00
Balsa salvavidas	1.500,00

T 19 Tabla de relación de accesorios. Fuente: Contrato de seguro de la embarcación.

2.5.2 Duración y pago del seguro

La duración es de un año desde la firma de la póliza, siendo esta renovable.

Se realizará un único pago anual de 1.600,00- euros.

Capítulo 3. La empresa

3.1 Adquisición de la embarcación

La adquisición de la embarcación es la inversión más importante a la que se enfrenta una empresa que quiere dedicarse al chárter náutico. Existen métodos diferentes para poder hacer frente a esta inversión y que no lastre la empresa económicamente hablando, si no se tienen los recursos suficientes para comprar una embarcación de forma directa.

Por lo general una embarcación de las dimensiones y características como el Hanse 370 y de segunda mano, actualmente, puede rondar la cantidad de 80.000,00.-€

A continuación, se plantean algunas de las diferentes formas para financiar o adquirir una embarcación:

Como adquirir la embarcación para su explotación
Hipoteca náutica
De alto riesgo, poco remendable
Crédito náutico
Costes bajos, interés fijo, los riesgos se reducen
Leasing náutico
Fiscalidad ventajosa, funciona como un leasing de coche
Contrato de fletamiento
La embarcación ya está dotada, se paga un alquiler como en el de una casa

T 20 Resumen maneras de adquirir una embarcación. Fuente: propia.

3.1.1 Hipoteca náutica

Es un sistema de financiación que reproduce el esquema de las hipotecas para la vivienda o la compra de un local. Este tipo de hipoteca se considera de alto riesgo.

Este sistema es simple, dado que el comprador ofrece una garantía a la entidad financiera en caso de impago del préstamo, y esta, a cambio, cede una cantidad fija para realizar la operación. En el caso de que el comprador no responda, la entidad ejecutará la hipoteca sobre el bien, que puede ser el barco o cualquier otra propiedad que se haya acordado.

Esta línea de financiación se utiliza principalmente para embarcaciones comerciales y de pesca y trabajo. La principal ventaja es que, como hay una garantía, los intereses de devolución son más bajos que en otras fórmulas, aunque los costes de formalización y registro son mucho mayores.

3.1.2 Crédito náutico

Se diferencia poco de determinados préstamos personales sujetos a la financiación de un bien determinado. La mecánica consiste en que se pide el dinero a la entidad financiera para adquirir una embarcación y esta lo concede para esta operación en consideración de la garantía personal del acreditado principalmente.

La principal ventaja de este sistema está en los costes, puesto que no es necesario duplicar los gastos en peritos y notarios, y, además, el tipo de interés que se paga es fijo, aunque algo mayor que en una hipoteca. Evidentemente, el principal usuario de este tipo de producto es el comprador de embarcaciones de recreo nuevas para el uso del alquiler o chárter y particulares para la compra de embarcaciones de ocasión (de segunda mano).

Como los riesgos para el comprador se reducen, este tipo de operación cuenta con un número creciente de clientes que desean adquirir una embarcación. En especial, de empresas náuticas o de alquiler y chárter. Las perspectivas a medio plazo implican que esta forma de financiación se siga extendiendo, por la creciente competencia del sector.

3.1.3 Leasing náutico

Este modelo tiene cada vez más clientes tanto entre el comprador particular como para las náuticas, en especial, por la fiscalidad ventajosa que ofrece, las entidades financieras también están especialmente interesadas en este tipo de contratos y los suelen ofrecer por defecto cuando localizan un perfil de cliente que coincida con estos criterios.

Consiste, en que una empresa adquiere un barco que es alquilado al cliente final durante un periodo de tiempo determinado (por lo general entre 5 y 15 años). Lo normal es que, cuando finalice el alquiler, el usuario de la embarcación pueda comprarla, al igual que se hace con los vehículos o la maquinaria industrial, ejercitando el valor residual de la misma que ya queda preestablecido en origen a la firma del contrato.

3.1.4 Contrato de fletamiento

Hay otra manera de adquirir una embarcación para su explotación sin necesidad de realizar un desembolso de grandes dimensiones y es la alternativa a la financiación.

Consiste en realizar un contrato de arrendamiento, donde el propietario de la embarcación cede el uso para su explotación del mismo a otra persona o empresa.

Este método es el empleado por la empresa para la obtención de la embarcación y en el que se va a profundizar.

Se trata de un contrato de utilización o explotación de la embarcación de carácter temporal.

El contrato de arrendamiento de embarcación se configura como una tipología de contrato de explotación de la embarcación, por el que se cede por tiempo fijo y precio determinado la utilización de la embarcación sin que el cedente reserve su dirección náutica o comercial.

Siendo exacto, el contrato de arrendamiento náutico es aquel en el que el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de un precio, un buque o embarcación por un periodo de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa. Así se define en el Artículo 307 de la vigente Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima (LNM).

El contrato de arrendamiento náutico regula la relación entre el arrendador y el consumidor o arrendatario final, no entre el propietario o armador del buque o embarcación a la persona o empresa a la que este se lo haya arrendado para su explotación comercial, que es el caso del contrato de

arrendamiento a “casco desnudo” o “contrato de gestión naval”, definido en el Artículo 314 de la misma LNM. De ahí el carácter imperativo de las disposiciones relativas al contrato de arrendamiento náutico, en cuanto van dirigidas a la protección del consumidor.

Se pueden distinguir dos clases de arrendamiento, el simple o de buque sin armar y el de buque armado y dotado:

- Arrendamiento de buque sin armar ni equipar:

Es el contrato por el que el cedente o arrendador entre el caso del buque desnudo, de forma que la embarcación, al carecer de dotación, no está en condiciones de hacerse a la mar. En la práctica, esta situación se le conoce como fletamiento a casco desnudo. En el art. 191 LNM permite entregar el buque arrendado y sus pertrechos en las condiciones específicas en el contrato, y, en los previsto, en las adecuadas para el uso pactado. Asimismo, el art. 192.1 LNM declara que, salvo pacto en contrario el arrendador entregara la embarcación en estado de navegabilidad y tendrá a su cargo las reparaciones que se deriven de vicio propio de la embarcación el arrendador.

- Arrendamiento de buque armado y dotado:

En este contrato, el propietario de la embarcación lo cede por tiempo y precio determinados, armado, pertrechado y dotado de capitán y de tripulación si los hubiera, en condiciones de hacerse a la mar. A la cesión de la embarcación, se añade la de servicios de dotación sobre la embarcación, y el arrendador no conserva ni el control ni la dirección técnica, marítima o comercial. En el arrendamiento del buque con dotación, se produce una subrogación del arrendatario en los contratos de trabajo que mantiene el propietario del buque, que pasa a ser dependiente de aquél.

Con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, el art. 189 LNM exige la forma escrita del contrato y el art. 190 LNM impone su inscripción en el Registro de Bienes Muebles para que pueda ser oponible a los terceros de buena fe.

A continuación, se describen las partes del arrendamiento de buque armado y dotado:

- Obligaciones del propietario arrendador:

Está obligado a entregar la embarcación en la fecha y lugar pactado.

El buque debe ser entregado al arrendatario en perfecto estado de navegabilidad, salvo, tal y como indica el art. 192.1 LNM pacto en contrario. El apartado segundo añade que el arrendador responderá frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad, a menos que pruebe que el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable. Lo que se extiende, de manera imperativa a los contratos de arrendamiento de buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.

Con anterioridad a la reforma de la Ley de Navegación Marítima, era de aplicación el art. 1554 del Código Civil, según el cual, el arrendador estaba obligado a mantener a su costa el buen estado de la embarcación durante la duración del contrato, realizando las reparaciones de los daños que vaya sufriendo por el empleo del buque o por accidentes fortuitos, pero no responde de las reparaciones causadas por dolo o culpa de locatario. No obstante, tanto la práctica comercial como el derecho comprado se apartaban de

esta solución, y solía pactarse que el arrendatario asume a su costa las reparaciones de los daños y averías que se vayan produciendo.

Obligación de mantener el buque asegurado contra los riesgos de la navegación. Esta obligación corresponderá al propietario solo en el caso de que este obligado a realizar las reparaciones.

- Obligaciones del arrendatario:

Abonar el precio pactado en los plazos establecidos. El impago conlleva el derecho del propietario a resolver el contrato, conforme el art. 1569.2 del Código Civil.

Debe usar el buque diligentemente y conforme al uso pactado, o conforme a su propia clase y tipo. El art. 1931. LNM dispone que el arrendatario está obligado a utilizar el buque arrendado conforme lo pactado en el contrato y, en lo no previsto, de acuerdo con las características técnicas del buque.

El art. 198 LNM dispone que, sin perjuicio de la responsabilidad del arrendador, si el buque no pudiera utilizarse durante un plazo superior a cuarenta y ocho horas por causas derivadas de su vicio propio, cesara la obligación de pagar el precio por todo el periodo de inactividad. En los contratos de arrendamiento de buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, esta imposibilidad de utilización dará derecho al arrendatario a optar por la rebaja del precio o por la resolución del contrato, sin posibilidad de pacto contrario y al margen de las indemnizaciones por daños y perjuicios que puedan corresponderle. Cuando la interrupción en el uso del buque o embarcación arrendado se produzca a causa de reclamaciones contra el arrendador, el arrendatario tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que sean consecuencia de la retención.

El art. 194 LNM no obliga durante el tiempo de duración del contrato, a mantener el buque en estado de navegabilidad en embarcaciones de recreo. El arrendador podrá inspeccionar el buque en cualquier momento para comprobar su estado, sin perjudicar su explotación normal corriendo con los gastos ocasionados.

El art. 197 LNM obliga al arrendatario a mantener indemne al arrendador de cualquier carga y derecho a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado.

Es obligada la devolución de la embarcación al término del plazo pactado, en el mismo estado y condición, salvo el uso y desgaste normal.

El art. 200 LNM añade, el arrendatario que subarriende la embarcación continúa obligado a pagar el precio del arriendo al arrendador.

3.1.5 Requisitos de las embarcaciones

La embarcación no podrá llevar más de doce personas, además de la tripulación.

Las embarcaciones de hasta 14 metros de eslora deberán ostentar pabellón español o de alguno de los países de la Unión Europea.

Deberán ajustarse a las normas complementarias de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), correspondientes al grupo III-clase Q y demás reglamentos nacionales vigentes.

Autorización expedida por la Capitanía Marítima competente según el puerto donde se vaya a realizar la actividad, o por el órgano que establezca la normativa propia de la Comunidad Autónoma, en caso de que esta haya asumido competencias en materia de transporte marítimo.

Las embarcaciones extranjeras deberán cumplir con las normas legales vigentes en materia de importación temporal.

Documentación necesaria para solicitar la autorización de la actividad de arrendamiento:

1. Certificado de hallarse vigente el seguro de accidentes, amparando a las personas embarcadas (Real Decreto 607/99 de 16 de abril, BOE de 30/04/99).
2. Justificante de encontrarse su propietario al corriente de los impuestos vigentes que por la explotación de este negocio corresponda.
3. En el caso de tratarse de personas o entidades extranjeras, deberán acompañar tarjeta de residencia en España o país de la Unión Europea. De dicha tarjeta deberán estar provistos los extranjeros empleados dentro de la empresa.
4. Como se ha indicado, se requiere que las embarcaciones estén matriculadas en España o en algún país de la Unión Europea. En este sentido, habrá que ceñirse a lo dispuesto por la legislación de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias sobre esta materia.

3.2 Constitución de la empresa

En el momento de plantearse iniciar un negocio, considero que hay que tener en cuenta diversos factores, ya que, si es posible, es mejor ir siempre por cuenta propia, por lo tanto, no habría socios de carácter capital ni intelectual. A partir de este momento decidí crear una S.L.U. (Sociedad Limitada Unificada)

La principal ventaja de una S.L.U. es la limitación de la responsabilidad.

El socio único de la empresa tan solo responderá ante deudas y obligaciones por el capital aportado, siempre teniendo en cuenta que los administradores de las mercantiles responden de la Responsabilidad Penal que en cualquier caso se pudieran plantear.

Por lo tanto, el socio único de la empresa no debe responder con su patrimonio personal, tan solo con el capital aportado.

Por otro lado, hay que darse de alta en el régimen de autónomos para poder ejercer como administrador de la propia S.L.U., siendo la persona jurídica.

Un autónomo actuando como profesional puede disponer de los beneficios que la Seguridad Social ofrece según el año en el que realizas dicho trámite, y cumpliendo ciertos criterios o características, en mi caso no se puede aplicar las cuotas mensuales de tarifa plana, las cuales tienen un coste mensual de 50,00.- euros. Por el contrario, un autónomo societario que actúa como administrador de la mercantil debe pagar una cantidad que asciende a los 367,00.- euros, aproximadamente, a principios de cada mes.

Añadir que, al tratarse de una sociedad mercantil, existen gastos derivados de gestión mayores que los de un autónomo. Es decir, el autónomo debe presentar las cuentas trimestrales para liquidar el I.V.A. (Impuesto sobre el Valor Añadido), lo cual conlleva llevar una minuciosa contabilidad, en cambio, la

mercantil, además de presentar estas liquidaciones trimestrales, debe realizar una serie de acciones vinculadas a dicha contabilidad, ya que se debe realizar una aprobación de cuentas anual que debe presentarse al Registro Mercantil, asimismo existe la llevanza de los libros contables de la mercantil y la liquidación del Impuesto, sin olvidarnos del correspondiente pago de las cuotas del administrador, por ello la contabilidad de las personas jurídicas conlleva mayor minuciosidad que las de un autónomo, y por ende un coste superior.

En el carácter fiscal, la sociedad tributa por el Impuesto de sociedades. A partir de cierta facturación, la tributación puede ser mayor, a cuantos más beneficios, mayor será el porcentaje del impuesto, dichas cantidades se rigen por la L.I.S. (Ley de Impuestos sobre Sociedades). A mayor abundamiento, para las SLU que no llegan a un capital elevado existe un impuesto fijo del 25%. Por el contrario, los autónomos tributan por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, y dichos porcentajes se rigen por la L.I.R.P.F. (Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas físicas).

Principalmente me decidí por una S.L.U. por su beneficio a la hora de responder con tan solo el patrimonio inicial aportado y no arriesgando el patrimonio personal. Además, al ser administrador único, tengo las competencias totales en la junta general y me permite adoptar las decisiones que considere más oportunas para mi negocio, actuando como persona física con capacidad jurídica.

A continuación, se muestran los pasos básicos a seguir para la constitución de una S.L.U.:

Resumen de los pasos para constituir un S.L.U.
1 ° Solicitar la denominación social
2 ° Abrir una cuenta bancaria
3 ° Creación de los estatutos y de la escritura publica
4 ° Acudir a hacienda para recibir el NIF provisional
5 ° Presentar la escritura pública de constitución de la sociedad en el Registro Mercantil
6 ° Otorgación de poderes del administrador único

T 21 Resumen constitución de una S.L.U. Fuente: propia.

1 ° Se debe solicitar la denominación social. Sin una razón social no se puede crear la empresa y para ello se debe presentar la “solicitud negativa de denominación social” ante el Régimen Mercantil Central, que acredite que el nombre legal que hemos elegido no coincide con ninguna otra empresa. Este documento se solicita en el Régimen Mercantil, presentando una propuesta con cinco posibles nombres para el negocio. Una vez expedido, el certificado tiene una validez de seis meses.

Decidí que mi empresa girara sobre la denominación Inversiones Mobal, Sociedad Limitada Unipersonal, es verdad que no hace referencia a ningún motivo náutico, la idea es que en un futuro con esta empresa ya constituida pueda realizar varios tipos de negocio, no solo el náutico

Esta actividad se podrá realizar a través de la Sociedad, de forma total, parcialmente, de modo indirecto, mediante la titularidad de acciones o participaciones de objeto o idéntico.

2 ° Ya podemos abrir una cuenta bancaria asociada a la sociedad, pero como todavía no está constituida, la cuenta bancaria indicará “en constitución”, donde ingresaremos el capital mínimo obligatorio para este tipo de sociedad, siendo el mismo de 3005,07.-€. El banco nos dará un certificado bancario que acredita la aportación económica del capital y que nos servirá para presentar en la notaria. Para esta empresa la entidad bancaria escogida fue “Banco Santander”.

3 ° El siguiente paso es la creación de los estatutos y la escritura pública de constitución de la empresa, que preparará la notaria que se escoja. Los estatutos son las normas que regirán la sociedad unipersonal. Hay que presentar al notario los siguientes documentos: estatutos sociales, acta fundacional, certificación negativa del registro mercantil, certificación bancaria con la aportación del capital social y el DNI.

4 ° Después se debe acudir a Hacienda, donde tenemos que obtener el NIF y darnos de alta en el IVA (declaración censal). Este trámite es el mismo que se hace al darse de alta como autónomo. Hay que acompañar la copia de la escritura pública de la empresa. De esta manera, nos darán un NIF provisional.

5 ° El último paso para la creación de la SLU, hay que presentar la Escritura Pública de constitución de la sociedad en el Registro Mercantil. Se necesita presentar toda la documentación obtenida en los pasos anteriores: copia de la escritura de constitución, certificación negativa de denominación social y NIF provisional. Una vez inscrito en el Registro Mercantil, volveremos a Hacienda para que te den el NIF definitivo y con todo esto ya está la sociedad constituida.

6 ° Finalmente, describir la otorgación de poderes a un administrador único.

Datos principales de la sociedad:

DATOS GENERALES	
Denominación:	INVERSIONES MOBAL, S.L.U.
Inicio de operaciones:	20/05/2018
Domicilio Social:	Eivissa, Illes Balears
Duración:	Indefinida
NIF:	B078998xxx
Datos Registrales:	Inscrito en la hoja IB-000041xx, tomo 000xx, libro 000xx, folio 200
Objeto Social:	La explotación, compraventa y alquiler de embarcaciones de recreo
Estructura del órgano:	Administrador único
Unipersonalidad:	La sociedad es unipersonal. Siendo el administrador único de la misma Francisco Juan Morey Terrasa
Último deposito contable:	2019
CAPITAL SOCIAL	
Capital Suscrito:	3.005,06 Euros
ADMINISTRADORES Y CARGOS SOCIALES	
Nombre:	Francisco Juan Morey Terrasa
DNI:	4725xxxx-x
Cargo:	Administrador Único
Fecha de nombramiento:	29/05/2019
Duración:	Indefinida
Fecha de inscripción:	19/06/2019
Notario/Certificante:	-
Número de protocolo:	1669

T 22 Datos generales de la S.L.U. Fuente: Documento físico de la constitución de la empresa.

3.3 Alta de autónomo

En el presente capítulo, se detallan los pasos principales a seguir para darse de alta como autónomo societario.

Una vez constituida la empresa, el siguiente paso es darse de alta en el régimen de autónomos por la obligación de ser administrador de una SLU.

La orden ministerial ESS/214/2018 de 1 de marzo de 2018 establece que todos los trabajadores por cuenta propia tienen la obligación de incorporarse al Sistema RED (Sistema de Remisión Electrónica de Datos), lo que significa que hay que realizar los trámites correspondientes con la afiliación, cotización, y recaudación, de cuotas por esta vía. También se realizarán exclusivamente a través del mismo medio todas las notificaciones y comunicaciones de la Tesorería General (TGSS).

Lo primero que conviene tener claro es que existe un plazo máximo de 60 días antes de comenzar a trabajar para inscribirse en el Régimen Especial de trabajadores (RETA), aunque solo se comenzara a cotizar a partir de la fecha marcada en el alta de la SS.

Por ello, en primer lugar, debemos acudir a la Tesorería General de la Seguridad Social. Allí se obtiene el número de afiliación a la Seguridad Social, si no se tiene, y darse de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos. Además, hay que inscribir la empresa para que asignen al empresario un número para su identificación y control de sus obligaciones, el Código de Cuenta de Cotización.

Al darme de alta como empresario, tengo que rellenar el modelo TA.6 (Solicitud de inscripción en el sistema de la Seguridad Social).

Presentar el documento emitido por Hacienda con el Número de Identificación Fiscal en el que conste la Actividad Económica de la Empresa. Además de realizar este trámite de forma presencial, también se puede hacer a través de la sede electrónica de la Seguridad Social.

En el momento de la inscripción, se debe hacer constar la entidad gestora o mutua por la que se opta, para cubrir el riesgo por enfermedad profesional y accidente de trabajo. Desde 2007, todos los autónomos tienen la obligación de cubrir estas contingencias, además de la incapacidad temporal, con una mutua.

Después hay que dirigirse a la Agencia Tributaria para darse de alta en el Censo de Empresarios. La información que van a solicitar se utilizará también para gestionar los impuestos a los que se tiene que hacer frente como autónomo.

El modelo 037 de declaración censal simplificada se utiliza para las personas que tengan asignado un número de identificación fiscal, no actúen por medio representante, su domicilio coincida con el de gestión administrativa, no sean grandes empresas y no realicen ventas a distancia.

Una vez inscrito, se debe comunicar la apertura del centro de trabajo en la Conserjería de Trabajo de la comunidad autónoma donde se vaya a realizar la actividad.

Es necesario solicitar las licencias pertinentes en función del tipo de actividad que se vaya a desarrollar.

Para todos los nuevos empresarios es importante fijar la base de cotización a la que se van a acoger, de ella dependerá la cuota mensual que se deberá ingresar en la SS.

En mi caso, la cuota escogida es la que hace referencia a los autónomos societarios, donde la base mínima queda fijada en 1214,10.- euros al mes por lo que la cuota a ingresar es de 367,8.- euros por mes.

Resumen de los pasos a seguir para darse de alta como autónomo societario:

Pasos para darse de alta como Autónomo Societario	
1° Acudir a la Tesorería General de la Seguridad Social para obtener en el n° de afiliación.	
2° Rellenar el modelo TA.6.	
3° Presentar el documento emitido por Hacienda en el que conste la actividad económica de la empresa.	
4° Darse de alta en el censo de empresarios.	
5° Comunicar la apertura a la Conserjería de Trabajo de la Comunidad Autónoma.	

T 23 Resumen alta de autónomo. Fuente: propia.



F 27 Plano del C.N.S.A. Fuente: C.N.S.A.

Cerca del club, se encuentran las mejores calas de la isla y se tarda relativamente poco para llegar a ellas, además, el tráfico de embarcaciones es mucho menor que al otro lado de la isla, donde la ruta Ibiza (ciudad) y Formentera está muy concurrida entre yates, veleros, ferris y megayates.



F 28 Distribución de las calas cercanas al puerto. Fuente: Propia.

4.2. Estado del sector

El sector del chárter en España está dominado por los veleros de 10 a 16 metros. Asimismo, son relevantes el número de catamaranes de 12 a 14 metros y las lanchas a partir de los 5 metros de eslora en adelante.

El sector está compuesto mayoritariamente por microempresas, generalmente con una flota de hasta cinco embarcaciones, que es el límite en el que, por ley, se puede operar sin contratar empleados ajenos. Solo el 2,5% de las empresas disponen de más de 20 barcos en alquiler, pero gestionan el 23% de la flota chárter en España.

4.2.1 Estado del sector antes de la crisis generada por el COVID-19 (Datos 2019)

El mercado de chárter náutico (alquiler de embarcaciones de recreo) registra 1.562 matriculaciones, un 3,58% más que el año pasado, reflejando un nuevo repunte de este mercado que en 2018 experimentó una caída del -6,5%, tras el crecimiento histórico del 60% en 2014.

El mercado de alquiler regresa a los datos positivos, como se venía previendo en los informes mensuales del mercado de embarcaciones de recreo publicados por ANEN en 2019, y cierra el ejercicio con un crecimiento de las matriculaciones de barcos para chárter del 3,58%.

Los barcos más demandados para uso de alquiler han sido en 2019 los de hasta 8 metros de eslora que representan el 84,3% del mercado de chárter náutico.

Por tipo de embarcaciones, las motos náuticas que suponen el 40% del mercado de chárter náutico y los barcos a motor que representan el 33,8% han sido los más demandados en España en 2019 para uso de alquiler.

Las Islas Baleares se sitúa también como la Comunidad Autónoma con mayor cuota de mercado (24,3%), seguida de Cataluña (23,4%) y de la Comunidad Valenciana (17,8%).

Son los datos del *“Informe del mercado de embarcaciones de recreo, enero-diciembre 2019”*

4.2.2 Estado del sector actual

Ante la actual crisis sanitaria generada por el COVID-19, el sector de la náutica de recreo se ha visto paralizada tras las medidas tomadas para minimizar los efectos de esta crisis. A pesar de que el inicio del trimestre se consolidaba con un continuo crecimiento, los efectos del virus en la náutica de recreo han sido negativos.

El mercado de chárter náutica cuenta en el primer trimestre de 2020 con un total de 178 matriculaciones frente a las 185 matriculaciones del 2019, suponiendo una caída del 3,78% este trimestre a pesar de que en febrero se registrara un incremento del 41,18% respecto a los mismos meses del año anterior.

Las Islas Baleares la comunidad autónoma que lidera la cuota de mercado del chárter náutico, representando un 28% de la cuota de mercado, se ha visto afectada por esta crisis sanitaria con una disminución del 12,71% de matriculaciones en comparación al primer trimestre del año 2019.

Todos estos datos han sido recogidos del informe del mercado de embarcaciones de recreo del periodo de enero-marzo 2020 que elabora ANEN mediante los datos facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

Según el presidente de la Asociación de Náutica de la *Petita i Mitjana Empresa d'Eivissa i Formentera (Pimeef)*, hasta el 2022 no empiece a volver a haber datos de ocupación previos a la crisis del Covid-19.

Los que más sufrirán las consecuencias son los dueños de embarcaciones de chárter para la realización de excursiones y alquiler a particulares. Ibiza es la isla de Baleares que, proporcionalmente, más barcos tiene de este tipo, con 665 embarcaciones dedicadas a ello, según la Asociación de Náutica. Ello supone que el 23% de todo el chárter de Baleares se encuentra en las islas de Ibiza y Formentera, según el presidente de la entidad.

4.2.3 Recomendaciones ante el Covid-19

Desde diferentes asociaciones náuticas, de ámbito territorial y nacional, se está trabajando en propuestas y medidas con el fin de promover el turismo náutico, como una propuesta vacacional accesible y segura en términos de distanciamiento social.

La práctica de la navegación de recreo, por su naturaleza, garantiza el distanciamiento social entre las personas que van a bordo de las diferentes embarcaciones y minimizar las posibilidades de contagio comparado con otras actividades. Llama la atención, que el plan presentado autorice desde la fase 1, aun con aforos limitados, la apertura de terrazas en restaurantes, espacios cerrados como bibliotecas o museos o el transporte público, y no permita, hasta la última fase, la navegación de embarcaciones de recreo, al menos entre miembros que ya no estén conviviendo.

Aun así, el sector náutico en Ibiza se nutre mucho de clientes extranjeros y de la península, hasta que no se permita poder viajar entre comunidades y más tarde, de forma internacional, el sector no podrá comenzar a funcionar, por lo que se da por perdida la presente temporada en todo el sector. Además de la prohibición de viajar hasta mediados de junio, justamente, los clientes nacionales, son de las comunidades más afectadas, como son la de Madrid y Cataluña, lo que hace pensar, que tampoco se podrá contar mucho con el turismo nacional para salvar un poco la situación. A parte de los condicionantes a la hora de viajar, se añade el miedo a viajar y contagiarse, lo que va a provocar, que mucha gente prefiera quedarse en su comunidad autónoma para pasar sus vacaciones de verano.

Desde ANEN (Asociación Nacional de Empresas náuticas) realizan una propuesta para dar mayor seguridad durante el servicio de alquiler de la embarcación:

- Se debe mantener la distancia interpersonal de seguridad entre empleados y usuarios en cualquier etapa del servicio (contratación, entrega, recogida, etc.)
- Debe fomentarse el pago por medios electrónicos y sin contacto.
- La embarcación debe ser desinfectada previamente antes de su entrega. Tras su uso también debe realizarse una desinfección y limpieza profunda sobre todo en las zonas de mayor contacto (pomos, muebles, superficies, etc.) Se recomienda que esta limpieza se haga tras 24 horas de su ultimo uso y el personal de limpieza utilice un EPI.
- Las entregas y/o recogidas deben organizarse de manera que no se entreguen o recojan al mismo tiempo y así limitar el contacto de clientes de distintas embarcaciones.
- Se recomienda minimizar el tiempo de entrega ofreciendo explicaciones del funcionamiento de la embarcación por medios electrónicos, si es posible.
- Se recomienda evitar las recogidas y/o entregas en los muelles de espera puesto que son lugares mucho más concurridos.

4.3 Plan de marketing

Un buen plan de marketing es fundamental para el negocio, en él se establecerá como queremos que funcione la empresa, la forma de darnos a conocer y la imagen de la empresa. Básicamente, que tipo de empresa se pretende ser.

Aprovechando que la empresa ya ha funcionado durante la temporada 2019, he usado los datos obtenidos para dar mayor veracidad al estudio y a las previsiones.

Los tres conceptos básicos sobre los cuales se desarrollará la estrategia del servicio son: descanso, naturaleza y momentos únicos. Se pretende ofrecer una experiencia diferente a los clientes.

Estos tres pilares se suministran y se transmiten paralelamente con una dedicación importante a la calidad del servicio.

Para dar más atractivo al servicio, se promocionan lugares de la costa que, de habitual, no se conoce. De esta manera, se ofrece al cliente la información necesaria para que pueda realizar excursiones con la embarcación a lugares que de otra manera no habría conocido. En ellos podrá fondear sin ninguna o prácticamente ninguna embarcación a su alrededor y con paisajes únicos de acantilados repletos de pinos y aguas cristalinas de fondo arenoso.

El hecho de ser ibicenco y haber estado navegando desde pequeño a lo largo de la costa de las Islas Pitiusas, me da ventaja sobre el resto de competidores forasteros. A menudo, los clientes solicitan lugares de fondeo que no estén muy transitados, perfectos para el descanso. Gracias a mis conocimientos de la costa les puedo ofrecer estos lugares, que, de otra manera, no habrían descubierto.

Además, al cliente se le ofrece dentro del mismo precio de la embarcación un equipo de snorkel completo (gafas de buceo, tubo y aletas) a cada tripulante, para que puedan disfrutar del fondo marino, donde con facilidad se puede ver una gran variedad de peces (loros, vacas, doncellas, tutes, etc.), también se pueden ver estrellas de mar, pulpos y corales entre otras especies marinas.

Dentro del precio también se incluye un paddle surf, para que los clientes puedan practicar este deporte tan de moda.

La embarcación cuenta con altavoces en la bañera y en el interior, para que puedan poner música mientras navegan o están fondeados. Se pone a disposición de los clientes diferentes tipos de conexión para cualquier *smartphone/tablet*.

Todos estos aspectos mencionados se desarrollan mediante un meticuloso servicio de calidad y de proximidad hacia el cliente, y así poderse diferenciar de otras empresas del sector.

La estrategia de precios es una variable muy importante a la hora captar al cliente. Por eso, se pretende fijar unos precios que se adecuen a la calidad del servicio y a la demanda al mismo tiempo.

Se pretende que la empresa se posicione como un servicio de calidad. La infraestructura y el servicio deben ser muy competitivos en comparación con la competencia. No obstante, durante los primeros años se fijarán estrategias agresivas con unos precios de cara al público muy atractivos.

4.3.1 Análisis de precios de la competencia

Para el análisis de la competencia, se han escogido seis embarcaciones que se promocionan en el mismo mercado que la empresa. Las embarcaciones son de características muy similares al Hanse 370 que se promocionan en los portales web y que dan servicio en las aguas de Ibiza y Formentera.

Son embarcaciones de particulares y no de grandes empresas chárter, que pueden llegar a tener hasta una flota de 20 veleros. De esta manera se intenta hacer un análisis de la competencia directa y real a la que se enfrenta la empresa.

Se entienden como características similares:

- Eslora entre 10 y 12 metros
- Manga entre 3,30 y 3,80 metros
- Años de construcción entre 2002 y 2018
- Número de pasajeros entre 6 y 8
- Potencia de motor entre 30 C.V. y 40 C.V.

Se ha realizado una ficha de cada embarcación, cada una de ellas incluye las características principales que representan el tipo de barco, se incluyen las tablas de precios por día y semana entre los meses de mayo, junio, agosto y septiembre, también se mencionan los extras que van incluidos en la tarifa y los extras obligatorios que se deben añadir a la tarifa base de la embarcación para poder realizar la reserva.

Las tablas de precios están expresadas en euros y ya tienen incluido el IVA (21%).

Además de las fichas que las embarcaciones escogidas, se incluye la del Hanse 370, para hacer una comparativa rápida con el resto de competidores.

Se adjunta una fotografía de cada embarcación para hacerse una idea del aspecto de cada una.

Las embarcaciones analizadas son:

- Jeanneau 370 del año 2007.
- Harmony 38 del año 2006.
- Dufour 365 GL del año 2008.
- Oceanis Clipper 393 del año 2011.
- Dufour 370 Glb sea del año 2002.
- Sun Odissey 389 del año 2018.
- Hanse 370 del año 2007.

A continuación, se muestran las seis fichas más una séptima que se trata del Hanse 370:

- Ficha 1:

Características	
Fabricante	Jeanneau
Modelo	370
Año de construcción	2007
Eslora	11,30 metros
Manga	3,67 metros
Plazas	6 personas
Camarotes	2
Baño	1
Tanque agua dulce	210 litros
Tanque gasoil	150 litros
Potencia	18 C.V.

Extras incluidos en la tarifa
Limpieza final
Paddle surf
Equipo snorkel
Embarcación auxiliar con fueraborda

Extras obligatorios		
Consumo de combustible		
Mes	Tarifa base día	Tarifa base semana
Mayo	450,00	3500,00
Junio/Julio	550,00	3800,00
Agosto	650,00	4500,00
Septiembre	450,00	3500,00
No solicita fianza		

T 24. Ficha 1. Fuente: Nautal.



F 29 Velero Jeanneau 370. Fuente: Nautal.

- Ficha 2:

Características	
Fabricante	Harmony Yacht
Modelo	Harmony 38
Año de construcción	2006
Eslora	11,23 metros
Manga	3,38 metros
Plazas	6 personas
Camarotes	3
Baño	1
Tanque agua dulce	385 litros
Tanque gasoil	200 litros
Potencia	40 C.V.

Extras incluidos en la tarifa
Puerto base en el Check in y check out
Embarcación auxiliar

Extras obligatorios
Consumo de combustible
Embarcación auxiliar: 200,00 por día
Limpieza final 150,00

Mes	Tarifa base día	Tarifa base semana
Mayo	440,00	2850,00
Junio/Julio	Sin tarifa	2850,00
Agosto	Sin tarifa	3250,00
Septiembre	Sin tarifa	2850,00
Solicita una fianza de 2500,00		

T 25 Ficha 2. Fuente: Nautal.



F 30 Velero Harmony 380. Fuente: Nautal.

- Ficha 3:

Características	
Fabricante	Dufour
Modelo	365 GL
Año de construcción	2008
Eslora	10,65 metros
Manga	3,65 metros
Plazas	8
Camarotes	3
Baño	1
Tanque agua dulce	400 litros
Tanque gasoil	120 litros
Potencia	30 C.V.

Extras incluidos en la tarifa
Puerto base
Embarcación auxiliar con fueraborda
Equipo snorkel
Paddel surf

Extras obligatorios
Consumo de combustible
Sábanas y toallas 15,00 por persona
Limpieza final 100,00

Mes	Tarifa base día	Tarifa base semana
Mayo	500,00	2600,00
Junio/Julio	650,00	2900,00
Agosto	800,00	3200,00
Septiembre	600,00	2800,00
Solicita una fianza de 1500,00		

T 26 Ficha 3. Fuente: Samboat.



F 31 Velero Dufour 365 GL. Fuente: Samboat.

- Ficha 4:

Características	
Fabricante	Beneteau
Modelo	Oceanis Clipper 393
Año de construcción	2011
Eslora	11,90 metros
Manga	3,80 metros
Plazas	8 personas
Camarotes	3
Baño	1
Tanque agua dulce	400 litros
Tanque gasoil	160 litros
Potencia	30 C.V.

Extras incluidos en la tarifa
Embarcación auxiliar con fueraborda
Equipo snorkel
Paddel surf

Extras obligatorios		
	Consumo de combustible	
	Pack confort 150,00	
	Limpieza final 100,00	
	Patrón 180,00 por día	
Mes	Tarifa base día	Tarifa base semana
Mayo	600,00	2900,00
Junio/Julio	700,00	3200,00
Agosto	850,00	3400,00
Septiembre	600,00	2900,00
Solicita una fianza de 500,00		

T 27 Ficha 4. Fuente: Samboat.



F 32 Velero Oceanis Clipper 393. Fuente: Samboat

- Ficha 5:

Características	
Fabricante	Dufour
Modelo	370 Glb sea
Año de construcción	2002
Eslora	11,00 metros
Manga	3,72 metros
Plazas	8 personas
Camarotes	3
Baño	1
Tanque agua dulce	430 litros
Tanque gasoil	160 litros
Potencia	30 C.V.

Extras incluidos en la tarifa
Embarcación auxiliar con fueraborda
Equipo snorkel
Limpieza final
2 Paddel surf

Extras obligatorios		
Consumo de combustible		
Toallas y sábanas 150,00		
Mes	Tarifa base día	Tarifa base semana
Mayo	400,00	2400,00
Junio/Julio	470,00	3200,00
Agosto	470,00	3200,00
Septiembre	400,00	2400,00
No solicita una fianza		

T 28 Ficha 5. Fuente: Nautal.



F 33 Velero Dufour 370. Fuente: Naut

- Ficha 6

Características	
Fabricante	Jeanneau
Modelo	Sun Odissey 389
Año de construcción	2018
Eslora	11,75 metros
Manga	3,76 metros
Plazas	8 personas
Camarotes	3
Baño	1
Tanque agua dulce	330 litros
Tanque gasoil	130 litros
Potencia	40 C.V.

Extras incluidos en la tarifa
Embarcación auxiliar con fueraborda
Puerto base

Extras obligatorios		
Consumo de combustible		
Toallas y sábanas 15,00 por persona		
Patrón 180,00 por día		
Limpieza 150,00		
Dos bombonas de butano 30,00		
Mes	Tarifa base día	Tarifa base semana
Mayo	Sin tarifa	2190,00
Junio/Julio	Sin tarifa	3200,00
Agosto	Sin tarifa	3700,00
Septiembre	Sin tarifa	2700,00
Solicita una fianza de 2.500,00		

T 29 Ficha 6. Fuente: Nautal.



F 34 Sun Odissey 389. Fuente: Nautal.

- Ficha 7:

Características	
Fabricante	Hanse
Modelo	370
Año de construcción	2007
Eslora	11,35 metros
Manga	3,71 metros
Plazas	8 personas
Camarotes	3
Baño	1
Tanque agua dulce	400 litros
Tanque gasoil	140 litros
Potencia	40 C.V.

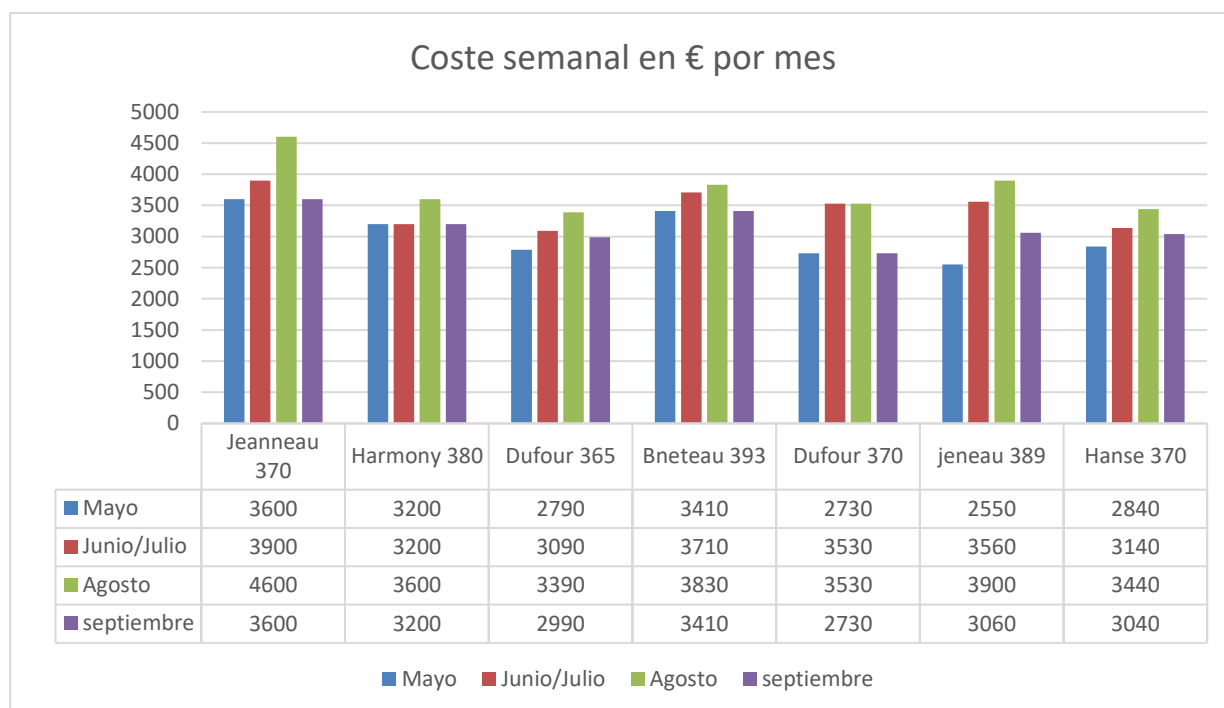
Extras incluidos en la tarifa
Embarcación auxiliar con fueraborda
Puerto base
Paddel surf
Equipo snorkel

Extras obligatorios		
Consumo de combustible		
Toallas y sábanas 15,00 por persona		
Mes	Tarifa base día Limpieza final 150,00	Tarifa base semana
Mayo	500,00	2600,00
Junio/Julio	650,00	2900,00
Agosto	800,00	3200,00
Septiembre	600,00	2800,00
Solicita una fianza de 1.500,00		



F 35 Hanse 370. Fuente: propia.

Para poder hacer una comparativa de precios, he calculado cual sería el coste final con los extras obligatorios de una semana de alquilar en todos los meses y con 6 pasajeros a bordo. No se tienen en cuenta los extras no obligatorios ni el consumo del gasoil.



F 36 Gráfica comparativa con la competencia según el coste a la semana. Fuente: propia.

Uno de los condicionantes más importantes es el hecho de tener amarre fijo en un puerto de la isla durante todo el periodo del alquiler y que esté incluido en la tarifa base. Además del amarre, existen otros condicionantes a valorar.

A continuación, se muestra una tabla con las opciones que se incluyen dentro del precio:

Embarcación	Puerto base	Auxiliar	Limpieza	Paddle surf	Toallas y sábanas
Jeanneau 370		★	★	★	
Harmony 380	★	★			
Dufour 365	★	★		★	
Bnateau 393		★		★	
Dufour 370		★	★	★	
Jeneau 389	★	★			
Hanse 370	★	★		★	

T 30 Comparativa con la competencia según los extras dentro del precio base. Fuente: propia.

Junto a la gráfica de precios finales donde se incluye el precio de alquiler de la embarcación más los extras obligatorios y el cuadro de opciones que incluye cada embarcación, nos podemos hacer una idea aproximada de que embarcación es más atractiva. También es interesante el año de construcción de la embarcación, aunque no es un dato muy a tener en cuenta, ya que la embarcación puede estar reformada y en un muy buen estado, aunque sea un velero antiguo.

Es destacable la cantidad de embarcaciones que se promocionan en las Islas Pitiusas sin tener un puerto base en las islas. Muchos armadores de embarcaciones ubican como puerto base las playas, como la de

Talamanca, la de Ses Salines o la de Cala Roig, cuando este hecho es totalmente ilegal, solo se puede embarcar y desembarcar pasajeros en los puertos o en los muelles autorizados por costas.

Visto la comparativa de precios con el resto de embarcaciones y de los servicios que incluyen en las tarifas bases, se muestra lo competitiva que es la empresa frente al resto de la competencia.

4.3.2 Análisis de la información

A partir de la información analizada, se divide la estrategia en dos partes que se enlazan con una etapa puente:

- Penetración de mercado:

Se realizará durante los dos primeros ejercicios. Este periodo de tiempo será vital para darse a conocer y promocionar el negocio, es por esto que se comenzara con una estrategia agresiva de precios bajos.

Será una etapa con precios bajos que y posibles ofertas en casos de larga estancia que irán ligados con una inversión en comunicación y publicidad para posicionarse dentro del sector con fuerza. En esta etapa se pretende tener un mínimo del 40% de la ocupación total. La temporada empieza en mayo y finaliza en septiembre.

El objetivo durante esta primera etapa es cubrir gastos y dar viabilidad al negocio desde el primer año.

En la ficha 7 se puede observar la tarifa de precios que ofrece la empresa durante la temporada 2019, con unas tarifas base muy competitivas con el resto de mercado, además de extras incluidos que hacen que sea un atractivo muy potente de cara a captar clientes. El propio velero ya es un gran reclamo, aun siendo del año 2007, tiene un aspecto moderno y se encuentra en un gran estado de conservación. La marca Hanse es un añadido, ya que es conocida en el mundo náutico y se tiene muy buena consideración por el sector gracias a su gran calidad en acabados y detalles.

La estrategia finalizara una vez hayan pasado dos años desde la apertura siempre y cuando se hayan alcanzado los objetivos de la estrategia. En caso contrario, habría que analizar los motivos y posiblemente, cambiar la estrategia.

- Etapa puente:

Esta etapa durara tres temporadas, donde paralelamente con una esperada mejora en el servicio, fruto de la experiencia.

Debido a la inversión necesaria para el mantenimiento, ira incrementándose el precio del servicio de una manera suave, temporada tras temporada. En esta etapa se evitará realizar una subida de precios fuerte. Además, a todos aquellos clientes que repitan, se les mantendrá la tarifa durante 2 años, sin afectarles la subida de precios. Si la tarifa no llegara a subir, se les aplicaría un 10% de descuento por fidelización. La ocupación prevista en esta etapa se espera que sea entre el 75% y el 80% en la temporada.

Después de la etapa puente, se implementará una estrategia de precios elevados, ligado a una mejora de la calidad del servicio. Esta subida de precios, en principio puede provocar una caída de clientes nuevos, pero se verá compensada con los clientes habituales de otros años gracias a las ofertas de fidelización que se aplican a los clientes habituales.

4.3.3 Estrategia de comunicación y promoción

La apertura de cualquier empresa supone la superación de muchos obstáculos, entre los cuales encontramos el completo desconocimiento del negocio por parte del cliente, ese miedo a pagar por algo que no conoces y que solo se puede ver mediante fotos y del que no tiene ninguna referencia. Por ese motivo es muy importante tener una estrategia activa de comunicación, especialmente desde el principio.

Los clientes pueden contactar con la empresa mediante la web de la empresa rellenando un formulario, a través de los portales web como Nautal y Samboat vía correo electrónico o a través del teléfono móvil, vía WhatsApp o por llamada telefónica.

Se diseñan una serie de acciones para la promoción y la penetración en el mercado del chárter náutico:

- Aparecer en internet:

Estar presente en webs del sector como por ejemplo Nautal y Samboat. Además de webs a nivel internacional es interesante aparecer en webs locales donde ya haya una clientela consolidada y que tengan la confianza depositada en estas webs por la cercanía.

Aparte de las webs donde publicitarme, también es necesario crear web propia, no ya solo para promocionar la embarcación, sino también como punto informativo donde ver fotos, videos e información sobre la empresa.

- Portal de reservas:

Los pasos para darse de alta en estas webs (en este caso, Nautal y Samboat) son muy sencillos, tan solo debes registrarte con un nombre y una contraseña, después debes rellenar unos pequeños formularios, como los datos de contacto, los datos de facturación y finalmente firmas el contrato.

El porcentaje pactado con la empresa Nautal y Samboat es del 10% del total pactado con el cliente.

Una vez ya firmado el contrato, el siguiente paso es rellenar los campos de descripción de la embarcación, sus características principales, las tarifas y las condiciones del alquiler, así como su ubicación.

A continuación, se exponen todas las características que no son esenciales, pero sí de interés del cliente (las tarifas y las características principales ya han sido descritas anteriormente en la ficha 7) que se exponen en los portales web de Nautal y Samboat:

Equipo de cubierta
Capota antirrocesiones, plataforma de baño, Binimí, molinete de ancla eléctrico.
Electrónica
Piloto automático, equipo de viento, radio MP3, altavoces en bañera, GPS plotter, Invertir, VHF, Conexión iPod, Sonda, anemómetro, GPS Plotter en bitácora, Corriente 220V en puerto, radio CD.
Entretenimiento acuático
Paddle surf, Kit de snorkel.
Otros

Agua caliente, embarcación auxiliar neumática con fueraborda de 2.5 C.V., Balsa salvavidas, ducha en bañera, mesa en bañera, radiobaliza, vajilla, equipo de seguridad, nevera, congelador, cartas náuticas, conexión USB/AUX, menaje cocina, cocina gas con horno.

T 31 Equipamiento anunciado. Fuente: propia.

En el anexo A2.1 se puede ver el contrato entre Nautal y el bróker/armador.

- Bróker:

El bróker es otra figura fundamental en el negocio, suele traer cliente conocidos por su parte y son una garantía de fiabilidad, además, el bróker a diferencia de las agencias como Nautal y Samboat, también se hará cargo en atender a los clientes desde el inicio del contrato hasta el final de este. En mi caso tengo dos brókeres que me traen clientes, uno de ellos es Sailing Ibiza med y el otro es Ibiza Central Chárter, con los que trabajo al 10% de comisión del total a la cantidad pactada con el cliente.

- Web de la empresa Ibiza Browsing chárter:

Hoy en día la gente se guía mucho por lo que encuentra en internet, por ello se hace esencial crear una web de la empresa. Ya no solo para realizar reservas, si no a modo informativo y para dar seriedad a la empresa.

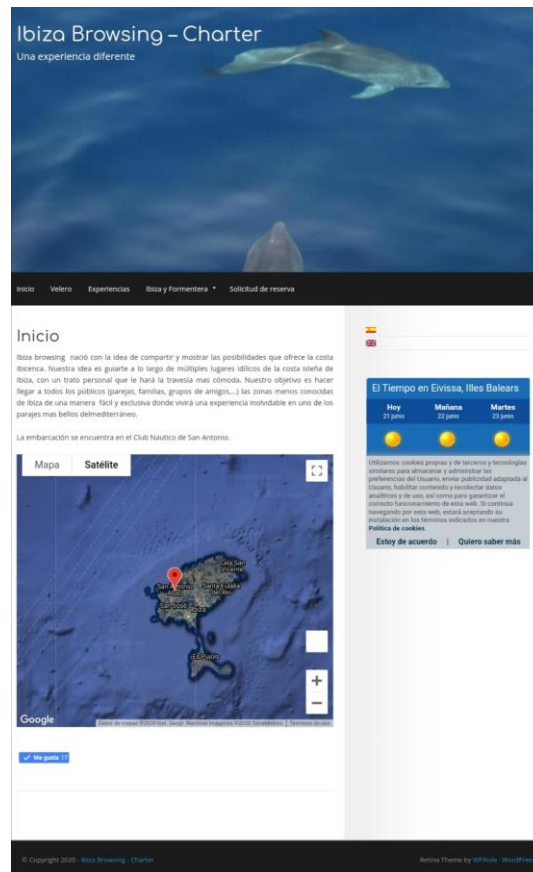
La página web es muy sencilla, pero a la vez, elegante (www.ibizabrowsing.com). La web se ha realizado mediante la plataforma WordPress que es gratuita, aunque existe la posibilidad de pago pudiendo acceder así a más herramientas y comprando un dominio a través de 1&1 ionos. La tarifa por tener este dominio es de 15,00.- euros al mes.

La creación de la web no me repercutió ningún gasto aparte del ya mencionado, ya que la cree yo mismo, el único gasto fue el tiempo invertido en su creación.

La web está disponible en español y en inglés. La traducción al inglés fue realizada manualmente por una persona nativa, por lo tanto, evitamos errores de traducción típicos de las herramientas de traducción. Está previsto expandir la traducción al catalán, francés, alemán y portugués.

Todas las imágenes que aparecen en la web son de creación propia, por lo que también fue necesario dedicar varios días a recorrer la costa para poder realizar las fotografías necesaria y en temporada baja para que el agua estuviera más limpia y para que tampoco aparecieran las típicas aglomeraciones en las calas.

La web se compone de las siguientes pestañas principales:



F 37 Web Ibiza Browsing Charter. Fuente: propia.

1. Inicio

En el inicio se hace una breve descripción de cuál es el objetivo de la empresa de cara al cliente:

“Ibiza browsing-chárter nació con la idea de compartir y mostrar las posibilidades que ofrecen las costas de las Pitiusas (Ibiza y Formentera). Nuestra idea es guiarte a lo largo de múltiples lugares idílicos de la costa, con un trato personal que le hará la travesía más cómoda. Nuestro objetivo es hacer llegar a todos los públicos (parejas, familias, grupos de amigos, ...) las zonas menos conocidas de Ibiza de una manera fácil y exclusiva donde vivirá una experiencia inolvidable en uno de los parajes más bellos del mediterráneo.”

Bajo esta breve descripción, se muestra un mapa interactivo con la situación de la embarcación.

2. Velero

Aquí se muestran fotografías de la embarcación, se presentan sus características principales, las tarifas de alquiler junto a los extras que incluye y que no se incluyen en la tarifa.

3. Experiencias

En este apartado se muestran una serie de fotografías de clientes disfrutando de la embarcación. Todas ellas están marcadas con una gota de agua del logotipo de la empresa. Todas las fotografías colgadas en la web, han sido bajo consentimiento del cliente. Además, hay un video mostrando la embarcación y otro en el que se observan una serie de delfines en la proa mientras se navega.

4. Ibiza y Formentera

Se presentan una serie de rutas que no son conocidas por los turistas del sector náutico, de esta manera se invita al cliente a descubrir lugares que de otra manera no habría podido, evitando así los típicos lugares llenos de embarcaciones fondeadas. En alguna de las ubicaciones presentadas se puede llegar a estar solo durante todo el día en pleno agosto. Ibiza cuenta con 210 Km de costa y Formentera cuenta con 69 Km de costa, por lo que las ubicaciones recomendadas son una pequeña parte de la gran variedad de puntos de recalada que existen las costas Pitiusas.

A continuación, se exponen las diferentes rutas que se promocionan en la web:

4.1 Formentera

“Un paraíso en el Mediterráneo. Una isla excepcional, es perfecta para ser visitada por mar, ya que cuenta con unos arenales que prácticamente rodean la isla y mantiene una de las aguas más limpias del Mediterráneo. El lugar más recomendado para recalar con tranquilidad y paz es Es caló de Sant Agustí, que cuenta con un pequeño embarcadero para arribar con la embarcación auxiliar.

Esta salida se realiza a lo largo de dos días pasando noche en alguna de las playas de Formentera.”



F 38 Es caló de San Agustí. Fuente: Propia.

4.2 Platges d'en Comte

“Cala Comte es de esas calas que disfrutas más en velero que a pie. Podemos encontrar un gran banco de arena y nos permite fondear con poco calado haciéndola más atractiva. Es perfecto para hacer *snorkel* ya que por sus aguas poco profundas hay gran diversidad de vida marina.”



F 39 Platges d'en Comte. Fuente: propia.

4.3 Cala d'Hort

“Cala d'Hort es uno de los múltiples sitios mágicos que tiene la isla. Justo en frente, como si se tratara de un gigante de piedra, se encuentra Es Vedrá, islote que transmite cierta atracción mística y que enamora a todo aquel que lo ve por primera vez. No obstante, la cala también presume de aguas transparentes y está bien protegida de los vientos predominantes.”



F 40 Cala d'Hort. Fuente: propia.

4.4 Cala Tarida

“Gracias a su protección sobre los vientos predominantes en verano y al gran arenal, es una cala perfecta para pasar el día de forma tranquila.”



F 41 Cala Tarida. Fuente: propia.

4.5 Cala Xarraca

“Para llegar a esta cala situada al norte de la isla, hay que hacer una pequeña travesía en la que se pueden ver los acantilados del Amunts, uno de los paisajes más bellos y salvajes de la isla. Una vez allí encontramos un gran arenal con aguas cristalinas para fondear, el cual no suele estar muy visitado por barcos. Es un lugar ideal para bajar con la auxiliar y visitar su costa ya que tiene algunas calitas a su alrededor y pequeñas cuevas.”

4.6 Ensanada d’Aubarca

“S’Ensanada d’Aubarca es de los pocos lugares de la isla que se mantiene completamente virgen. Gracias a sus escarpados acantilados lo hace un lugar casi imposible de visitar excepto en barco. Además de hipnotizarte enseguida, te ofrece una gran privacidad por la escasez de barcos que visitan este lugar. Te permite fondear junto a los acantilados sobre arena ya que hasta la misma piedra de la isla sigue habiendo hasta 15 metros de profundidad. Sin duda un lugar perfecto.”



F 42 Ensanada d’Aubarca. Fuente: propia.

5. Solicitud de reserva

La última pestaña es la que posibilita el contacto con el cliente, donde rellenando un pequeño formulario envía una solicitud de información para la reserva de la embarcación.

- Boca a boca:

Aunque no parezca el método más ortodoxo a la hora de obtener clientes, es el más eficaz y eficiente. Es importante tener una buena red de contactos, siempre da más confianza cuando algún amigo o familiar te recomienda de primera mano una empresa chárter antes que ir a una de la cual no se tiene ninguna referencia. Además, al tratarse de clientes que vienen de parte de conocidos, siempre podrás obtener información de fiabilidad en cuanto a la experiencia en la mar del posible cliente. Por otro lado, siempre es más económica esta vía, ya que no hay que pagar ninguna comisión a nadie. El boca a boca también puede darse a través de un antiguo cliente que haya quedado satisfecho con la embarcación y el servicio, por eso es importante que todos los clientes se vayan contentos.

- *Flyer*:

Un *flyer* es una herramienta de propaganda muy efectiva, es barata, de rápida propagación y concisa. Es vital contar con este elemento, sobre todo cuando se inicia una empresa nueva. Esta propaganda se puede pasar fácilmente por *whatsapp* y se puede dejar en establecimientos que frecuenten clientes potenciales.

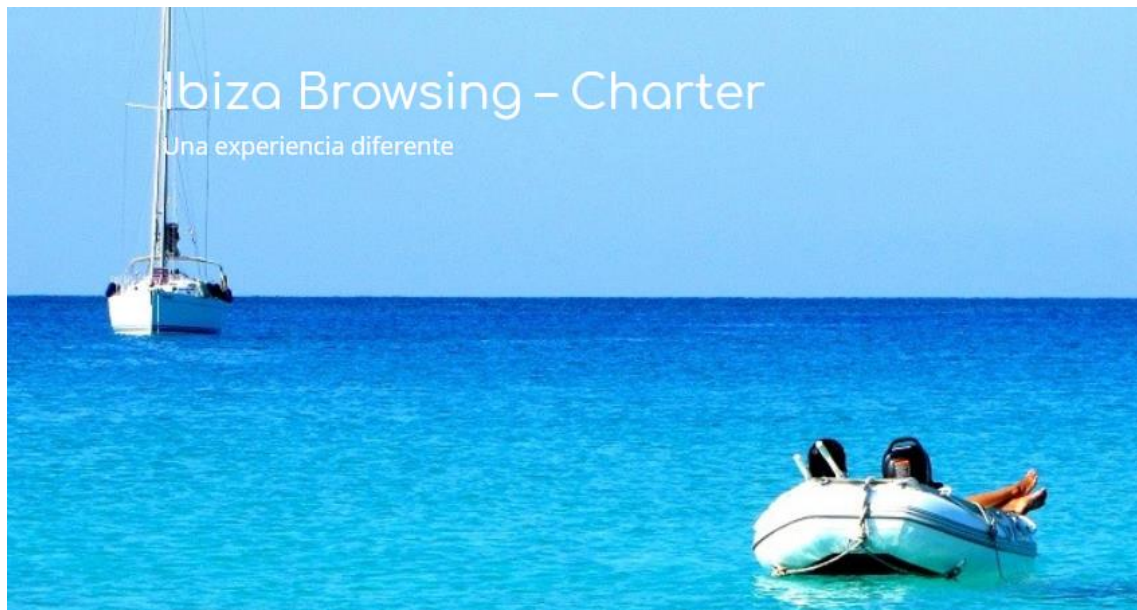
El flyer se ha creado mediante la herramienta CANVAS, que es gratuita a nivel de usuario.

En el anexo A3.1 se puede ver el *flyer* de la empresa (los precios difieren de 2019 ya que es un *flyer* actualizado para la temporada 2020 debido a crisis provocada por el Covid-19).

4.3.4 Eslogan y logotipo de la empresa

Toda empresa tiene un eslogan con el que captar al cliente y marcar una diferencia con el resto de empresas del sector. Me decidí por un eslogan sencillo y que resumiera con exactitud lo que significa navegar por las aguas de las Pitiusas con un velero excepcional y con una buena atención de cara al cliente.

El eslogan: “Una experiencia diferente”



F 43 Eslogan. Fuente: propia.

Otro distintivo de una empresa respecto a otra y el cual la identifica enseguida es el logotipo. Fue diseñado buscando líneas minimalistas, que no fuera muy cargante. Es del mismo color que las líneas del Hanse 370, así da mayor aspecto corporativo. Este logotipo se podrá ver en la propia web de la empresa, en las facturas que recibirán los clientes, en el velero mediante pegatinas, en los contratos, en los dípticos (*flyers*) así como en cualquier documento.



F 44 Logotipo. Fuente: propia.

4.3.5 Análisis del cliente

Es importante tener un conocimiento sobre el tipo de cliente que decide alquilar el velero, de esta manera podremos enfocar mejor los canales por los que llegan los clientes y sobre todo, mejorarlo si es necesario, para ello, realizo una serie de análisis en función de la nacionalidad, días pernoctados, numero de tripulantes, tipo de cliente, via por la cual han llegado hasta la empresa y el mes en el que han alquilado el velero. Todos estos datos se basan en mi primer año de experiencia ante la empresa, por lo tanto, no son perspectivas, si no datos reales con los que trabajar de cara a la nueva temporada.

Durante la temporada 2019, que fue la primera temporada de la empresa, hubo un total de 12 clientes que se repartieron entre los meses de junio, julio, agosto y septiembre con un total de 58 días pernoctados.

A continuación, se muestra una tabla informativa de los clientes de la temporada 2019:

	Nacionalidad	N.º de tripulantes	Tipo	Días pernoctados	Canal de contacto	Mes
Cliente 1	Española	3	Familia	4	Nautal	Junio
Cliente 2	Española	3	Amigos	3	Samboat	Junio
Cliente 3	Española	4	Amigos	3	Nautal	Junio
Cliente 4	Francesa	6	Familia	4	Bróker	Junio
Cliente 5	Española	2	Pareja	4	Nautal	Julio
Cliente 6	Portuguesa	2	Pareja	3	Bróker	Julio
Cliente 7	Española	8	Amigos	7	Boca a boca	Julio
Cliente 8	Francesa	8	Familia	7	Nautal	Agosto
Cliente 9	Holandesa	2	Pareja	7	Bróker	Agosto
Cliente 10	Española	7	Familia	3	Bróker	Agosto
Cliente 11	Española	2	Pareja	7	Bróker	Septiembre
Cliente 12	Holandesa	6	Amigos	7	Bróker	Septiembre

T 32 Tabla de clientes de la temporada 2019. Fuente: propia.

El calendario de ocupación de los clientes mencionados en la tabla anterior, se repartieron entre el mes de junio y septiembre de la siguiente manera:

JUNIO							JULIO						
D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
						1		1	2	3	4	5	6
2	3	4	5	6	7	8	7	8	9	10	11	12	13
9	10	11	12	13	14	15	14	15	16	17	18	19	20
16	17	18	19	20	21	22	21	22	23	24	25	26	27
23	24	25	26	27	28	29	28	29	30	31			
30													

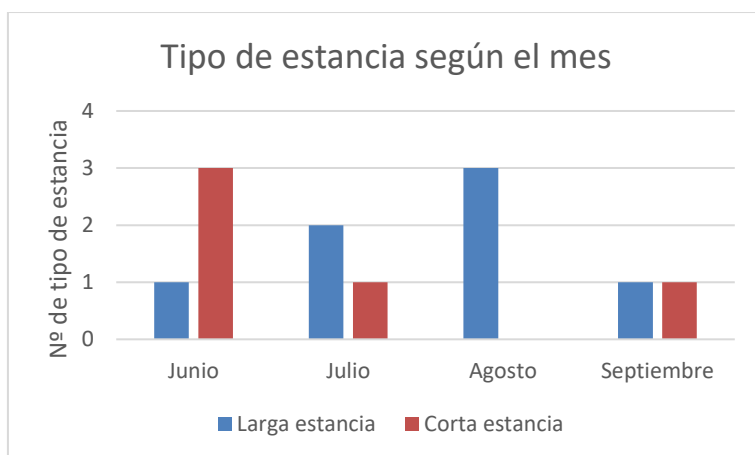
AGOSTO							SEPTIEMBRE						
D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
4	5	6	7	8	9	10	8	9	10	11	12	13	14
11	12	13	14	15	16	17	15	16	17	18	19	20	21
18	19	20	21	22	23	24	22	23	24	25	26	27	28
25	26	27	28	29	30	31	29	30					

F 45 Calendario de ocupación. Fuente: propia.

■ Días reservados

Se puede observar, que en mayo no hubo ni una sola reserva, que en junio y julio fue a la par, en agosto fue el mes más fuerte y septiembre el más suave.

A continuación, se hace un análisis por mes de las reservas de larga estancia (5-7 días) y de corta estancia (3-4 días):

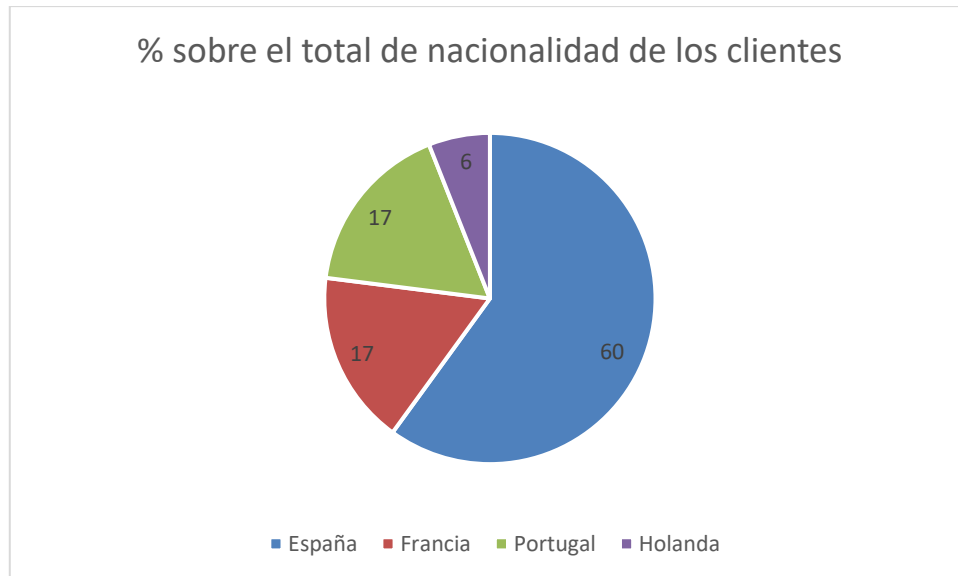


F 46 Gráfica de tipo de estancia. Fuente: propia.

Se observa que en el mes de agosto tan solo hubo reservas de larga estancia, en el mes de junio hubo más de corta estancia, en el mes de Julio hubo más de larga estancia y en septiembre fue parejo. Nos interesa como empresa las reservas de larga estancia, por eso el mes tipo el cual deberíamos conseguir, es el mes de agosto. Las estancias largas nos permiten mayor ocupación del calendario, en cambio las estancias cortas evitan poder coger una reserva futura de más días y provoca de que dejemos días sueltos que no suelen ir bien a ningún cliente, ya que el mínimo de días para alquilar la embarcación esta en 3 días. Por

lo general, los clientes que deciden alquilar un día, es gente de la propia isla. Este podría ser un punto a reforzar de cara a la temporada siguiente.

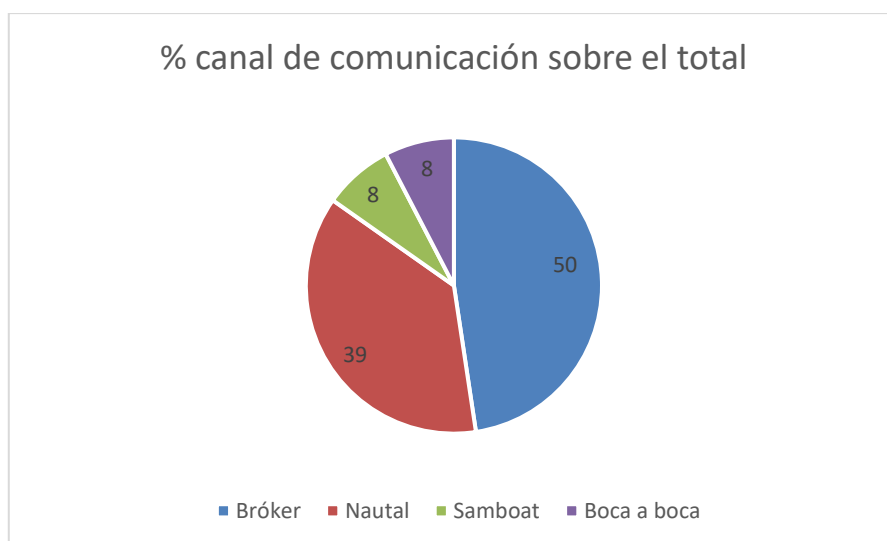
A continuación, se hace un análisis de la nacionalidad de los clientes:



F 47 Gráfica según la nacionalidad de los clientes. Fuente: propia.

Si que es verdad que la gran mayoría de clientes son españoles, pero la gran mayoría son de corta estancia, en cambio el total de reservas de los holandeses y la mitad de las reservas de Francia son de larga estancia. Esto nos indica que el cliente extranjero tiende a pasar más días que el nacional.

A continuación, se hace un análisis de la vía por la cual el cliente ha contactado con la empresa:

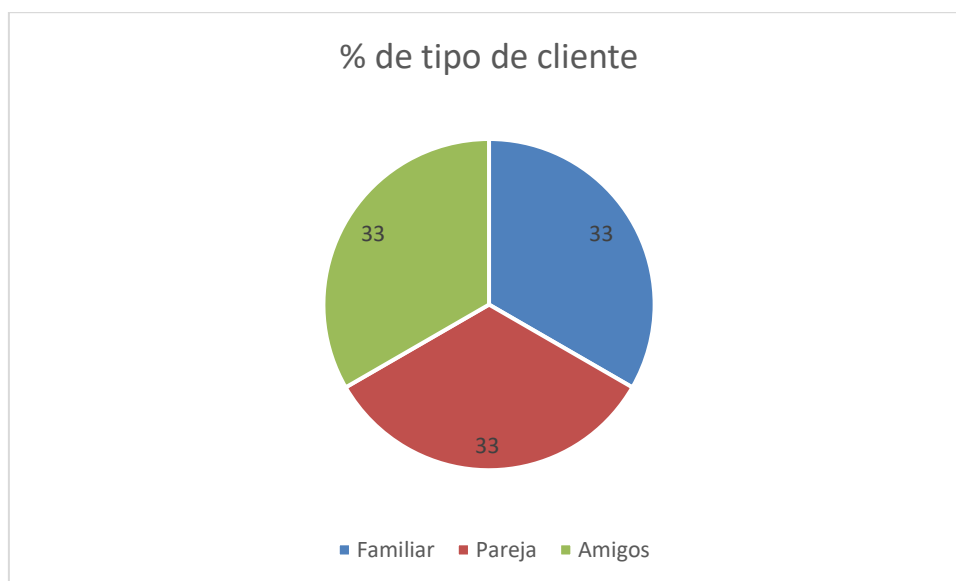


F 48 Gráfica según canal de comunicación. Fuente: propia.

Se hace visible la importancia de la figura de bróker, la mitad de los clientes han venido a través de ellos. Debido a su red de contactos y su experiencia, tienen mayor facilidad para encontrar clientes y de buena calidad.

Casi el 40% de los clientes han venido a través del portal Nautal. Puede crear desconfianza al principio, ya que el primer pago se hace a través de Nautal y no directamente entre el cliente y la empresa, pero finalmente el resultado es bastante bueno.

A continuación, se hace un análisis de la vía por la cual el cliente es contactado con la empresa:



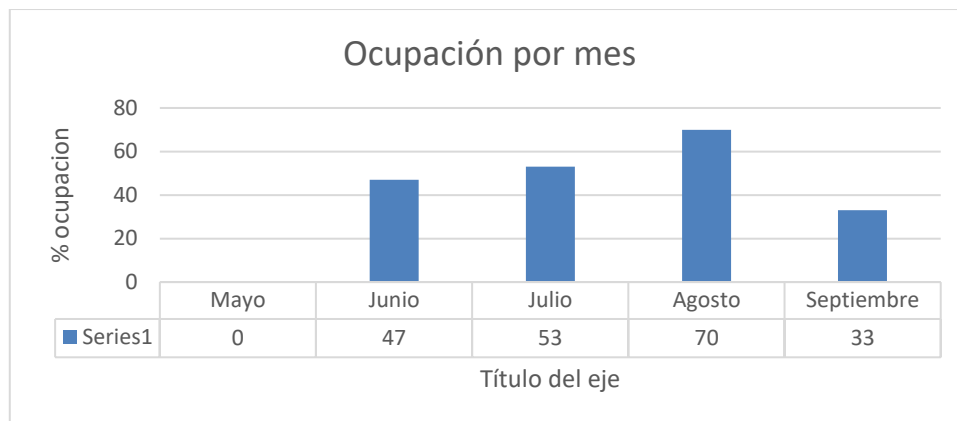
F 49 Gráfica tipo de cliente. Fuente: propia.

Se hace evidente la diversidad del tipo de cliente, por lo que no parece que haya que hacer ningún tipo de estrategia para captar un tipo de cliente en concreto. Si que es verdad, que el grupo de amigos y familia tienden a pernoctar más días que las parejas.

La ocupación desde el inicio de la temporada hasta el final de esta, hay un total de 150 días. La ocupación ha sido de 58 días. Como resultado tenemos una ocupación del 38%.

$$\text{Ocupación temporada} = \frac{\text{días reservados}}{\text{total días temporada}} = \frac{58}{150} = 0,38$$

A continuación, se muestra una gráfica de la ocupación por meses:



F 50 Grafica de ocupación por mes. Fuente: propia.

4.3.6 Promociones

Visto el calendario, se observa que la mayor ocupación es durante y alrededor de los fines de semana, dejando muchos huecos libres en medio de la semana. Estos días son los más difíciles de cubrir ya que la gente aprovecha los fines de semana para reservar.

Se presentan las siguientes las siguientes propuestas para promocionar días sueltos:

- Se realizará una promoción entre medianas y pequeñas empresas para realizar excursiones de empresa.
- Se ofertará la embarcación como un evento perfecto para celebrar una despedida de boda u otro tipo de ceremonias.
- Los residentes en la isla, son los clientes idóneos para cubrir estos días, ya que, al residir en la isla, pueden aprovechar cualquier día libre entre semana para realizar una excursión.

4.3.7 Opiniones de clientes

A parte de las valoraciones recibidas in situ durante el check out, a través del portal de reservas Nautal he recibido las valoraciones de 3 clientes y la opinión de dos de ellos que llegaron a través de este portal.

Opinión 1:

“Foque pequeño cambiaría por génova. revisar: luz fondeo, luz cubierta.

Todo en perfecto estado, fácil de navegar. Cuenta con todo lo necesario para pasar unos días disfrutando (buceo, paddle surf, ...). Xisco atento y disponible todo el tiempo”

Opinión 2:

“¡El barco está muy bien cuidado, limpio y con todo lo que puedes necesitar para pasar unos días sin ninguna preocupación!”

Valoraciones:



F 51 Valoraciones. Fuente: Nautal.

4.3.8 Diversificación del negocio

Además del chárter del velero Hanse 370, como empresa constituida puedo expandir el negocio en otros ámbitos.

Al tener una empresa, podría tener más de 5 embarcaciones a nombre de la empresa. Las embarcaciones podrían ser lanchas de que no necesitan permiso de navegación, motos acuáticas o semirrígidas de gran potencia.

Aparte del chárter de embarcaciones, también puedo actuar como bróker y cobrar comisiones por llevar clientes a otras empresas chárter. En muchas ocasiones se da la situación que consultan sobre la embarcación Hanse 370 pero no se dan las circunstancias idóneas para cliente y no la embarcación no se acomoda a lo pretendido por el cliente, en este momento, muchos clientes siempre preguntan, “¿conoces alguna embarcación o empresa que se acomode a mis pretensiones?”, de esta manera hago de contacto con otras agencias o propietarios.

4.3.9 Personal

Al tratarse de una pequeña empresa, donde solo hay una embarcación, no cuenta con personal contratado por la misma, ya que yo mismo soy el administrador, el encargado de tratar con los clientes y me hago cargo de la embarcación (mantenimiento, limpieza, etc.).

Aunque en la empresa se trabaja con externos en momentos puntuales, como puede ser un bróker, un mecánico, un electrónico, un abogado, personal de varadero, una asesoría, etc.

4.4 Operativa

En este apartado se verá el funcionamiento real de la empresa desde que recibe a los clientes, hasta que abandonan el velero. Donde destacan el chek-in y el check out.

Para el check in es necesario al menos 1 hora de explicación, por lo tanto, el cliente no puede tener ninguna prisa para zarpar.

Para el check out igual, será necesario al menos 1 hora, por eso, es importante que el cliente no llegue a puerto con prisas para irse al aeropuerto o al ferry. Por contrato ya se le avisa que deberá tener prevista esta hora en puerto para el check out. Si no lo respetara corre el riesgo a perder parte o toda la fianza.

Los horarios con los que se dará entrada y salida a los clientes durante el chárter es el siguiente:

	Día	Semana
Check in	11:00 h	Sábado a las 14:00 h
Chek out	21:00 h	Viernes a las 20:00 h

T 33 Horarios. Fuente: propia.

4.4.1 Condiciones de reserva

La reserva es de la embarcación es un punto fundamental, significa que el cliente se ha sentido atraído por la oferta, este momento es el más delicado para captar al cliente.

En esta fase, hay un intercambio de preguntas entre la empresa y el cliente que despejan cualquier duda que pueda haber. Una vez el cliente se haya decidido por la embarcación y a la empresa le parezca un cliente apto, los pasos a seguir son los siguientes:

- Señal de la reserva:

Para poder llevar a fin la reserva, sea vía un portal web, la web de la empresa, vía móvil o correo electrónico, se deberá efectuar la mitad de la cantidad acordada en el momento de la reserva como señal, el restante 50% una semana antes del periodo de arrendamiento.

Se devolverá la reserva siempre y cuando la cancelación se produzca una semana antes como mínimo del inicio del alquiler, si no es así, no se devolverá esta cantidad.

La fianza se abonará al firmar al contrato.

Tanto la señal de la reserva como el resto del pago, se realizará mediante una transferencia a la cuenta de la empresa.

El pago de la fianza se debe realizar mediante tarjeta a través del datafono que dispone la empresa, o bien en metálico.

En el contrato aparecen las condiciones relativas al alquiler de la embarcación. Se firmará el mismo día del primer día del alquiler, pero previamente se la habrá enviado una copia de éste.

El cliente, una vez efectuada la reserva con la mitad de la cantidad acordada del total, podrá anular la reserva, siempre y cuando sea con un mínimo de 10 días de antelación.

Si desea anular la reserva con menos de 10 días de antelación, tan solo se le abonará el 50% de la cantidad depositada.

La devolución únicamente será completa cuando la causa sea de fuerza mayor.

- Datos:

El cliente deberá proporcionar el número de pasajeros que irán a bordo, se recuerda que el límite es de 8 personas.

Está totalmente prohibido que durante el alquiler se encuentren más pasajeros de los informados. Conlleva una sanción de 300,00.- euros que se descontaran de la fianza.

Se deberán proporcionar todos los datos personales de cada uno de los clientes que se requieren. Los datos son:

- Una copia por delante y por detrás del DNI y en caso de residir fuera del espacio Schengen, además del DNI de su país de origen, una copia de su pasaporte.
- Un teléfono de contacto
- Dirección completa y actual donde reside.
- Al menos 1 permiso de navegación que pertenezca a uno de los clientes. El permiso requerido es el de Patrón de Embarcación de Recreo, equivalente o superior. Este deberá estar vigente.
- El patrón deberá tener un mínimo de 4 años de experiencia.

Una vez que el cliente ha reservado, lo siguiente es hacer una ficha con sus datos, el permiso de navegación, el DNI, cantidad depositada, entre otros datos.

En el anexo A4.1 se puede ver la ficha de cliente que utilizo.

4.4.2 Pago y firma de contrato

Antes de realizar el check in en la embarcación, se cita al cliente en la embarcación, para realizar las presentaciones entre el fletador del velero y el cliente. Tras esta primera toma de contacto se presenta el contrato de alquiler al cliente y se explica para su posterior firma. Tanto como la empresa, el armador y el cliente se quedan una copia firmada de este. En el contrato se añade un anexo de tratamiento de datos personales por parte de la empresa.

Si aun quedara algún pago por realizar, este es el momento para hacerlo, ya que no se puede ingresar al barco sin haber pagado en su totalidad el alquiler por los días reservados. También se recogerá la fianza, o bien en metálico o bien con tarjeta vía datafono.

En este momento se hace entrega de la factura.

Una vez realizados estos pasos ya se puede comenzar con el check in.

En el anexo A5.1 se puede ver el contrato de alquiler de la embarcación.

4.4.3 Chek in

Aunque el cliente tenga mucha experiencia en la navegación con veleros, cada embarcación es un mundo y se hace muy necesario una buena explicación por parte del armador, asimismo, como una buena atención por parte del cliente que vaya a ser el patrón.

En caso de que sea un grupo de personas, es importante seleccionar a una de ellas para realizar todo el check in. Si hay que explicarlo a varias personas suele dar origen a confusiones de la información recibida, ya que cada uno piensa que el otro ya está escuchando lo que se explica durante el check in y no presta la atención necesaria que ello requiere. Por lo general, la persona encarga a recibir la información durante el check in es la persona que hará de patrón. También suele ser la persona con mayor experiencia en la navegación y la que comprenderá mejor las diferentes funciones que hay que realizar para una correcta navegación.

Durante la explicación del funcionamiento del velero, al cliente se le hará entrega un manual de usuario donde salen imágenes con descripciones de las cosas más importantes que debe tener en cuenta el cliente y, sobre todo, no debe olvidar. Este manual también le servirá de apoyo durante el chek-in. Se incluye un plano de la embarcación donde sitúa todos los elementos importantes de la embarcación. Además, se le hará entrega de una check list de todos los elementos que lleva la embarcación, los cuales serán revisados en el check out.

En el anexo A6.1 se puede ver el manual de usuario que se entrega a los clientes y en el anexo A6.2 se puede ver el check list.

Durante el check in se realizan las siguientes explicaciones al cliente:

- Seguridad a bordo

Como no, lo más importante es la seguridad del cliente, por ello lo primero que se explica es lo relativo a la seguridad.

Se explica dónde ubicar los chalecos salvavidas. Habrá dos chalecos salvavidas en cada camarote, cuatro más en uno de los tambuchos de la bañera y 2 chalecos para niños. Si el cliente necesita más chalecos para niños lo debe haber informado previamente durante la reserva.

Las bengalas se sitúan en el camarote de proa, en una zona estanca. Se hace una breve explicación de cómo se deben usar en caso de necesitarlo. También se muestran los extintores, y como usarlos. Se le recuerda que el barco dispone de una alarma de gas.

El botiquín se encuentra señalizado en un tambucho del salón, se abre y se le muestra por encima de lo que dispone. El propio botiquín tiene en uno de sus laterales un inventario de todo lo que contiene el botiquín y para qué sirve cada uno de los medicamentos que contiene.

A continuación, se muestra la radio y se enseña lo básico para su manejo, se le advierte que siempre debe llevarla encendida y con el canal 16 puesto. Se entrega, junto al manual de usuario, un pequeño manual de uso de la radio en caso de que tuviera una emergencia. Se le advierte que siempre que vaya a entrar a algún puerto, debe llamar por radio al puerto para que vaya un marinero a ayudarle en las labores de atraque, en este caso debe poner el canal 9.

Se muestra la ubicación del bote salvavidas, de la radiobaliza, los grifos de fondo y sus espiches. Se le indica que la bomba de agua siempre debe estar conectada en el panel de control y en modo automático.

- El motor y las baterías:

Se enseña donde se sitúan las baterías, como se conectan y para qué sirve cada una. Hay dos baterías para los servicios del barco, una para el molinete del fondeo y otra para el motor. Si en caso de que la batería del motor quedara vacía, se puede realizar un puenteo desde las baterías de servicio o del molinete a la batería del motor.

Se hace especial hincapié en las baterías, ya que se descargan con facilidad. Hay que ir haciendo comprobaciones con frecuencia sobre el estado del nivel de las baterías.

Se muestra donde está situado el motor, como encender y apagar el motor. Es muy recomendable, antes de encender el motor, poner la palanca de avance con unas pocas revoluciones. Durante la navegación a motor, el barco solo podrá ir a 2.800 r.p.m. como máximo. Las revoluciones ya están limitadas para que ningún cliente se exceda.

- La electrónica:

Se muestra cada uno de los botones del panel de control, igualmente, el panel de control está explicado en el manual de usuario, ya que es imposible recordar para qué sirve cada botón.

Se enseña el funcionamiento del GPS plotter y del piloto automático. Son las dos herramientas de la electrónica que va a usar más, por eso es importante como mostrarle como funciona. Se le advierte que no modifique ninguno de los ajustes ya establecidos, únicamente se podrá cambiar el idioma.

Se muestra el equipo de viento y la sonda. Se le advierte que el barco dispone de AIS, pero no se le muestra donde está ubicado ni cómo se conecta ni desconecta. El AIS ya está operativo antes del check in. Esto se hace para que el cliente esté controlado en caso de emergencia o en caso de que salga de las aguas pitusas.

- La maniobra:

Al tratarse de un velero, hay una gran diversidad de cabos y puede ser bastante lioso saber para qué sirve cada uno. En el piano se encuentran los stoppers, que están etiquetados con el nombre del cabo que transita por él, este etiquetado ayuda mucho al cliente. También se le explican el resto de cabos que no pasan por el piano como, por ejemplo, el enrollable.

Se le explican las diferentes maniobras que puede realizar y la manera adecuada. Aquí entran en juego los winches, las manivelas y los cabos que nunca debe tocar como por ejemplo el baquestay.

Se le explica brevemente cómo funciona la maniobra de los rizos.

El fondeo es otra de las maniobras delicadas de la embarcación. Es donde se suele sufrir la mayoría de incidentes. Aunque de lejos parezca una maniobra sencilla, no lo es, todo lo contrario, es de las más delicadas. El barco no tiene frenos como un vehículo en tierra, por lo que hay que saber jugar muy bien con la palanca del motor. En la proa siempre deberá haber alguien controlando que la cadena baja o sube de forma correcta. En el momento que se tira o se recoge el fondeo, es muy peligroso que la cadena se salga del molinete, por lo tanto, se hace mucho hincapié en este aspecto. El barco dispone de dos controles para el fondeo, uno en la proa y otro en la bitácora. También se le recuerda que solo puede y debe fondear sobre arena, nunca sobre fondo rocoso o de Posidonia.

La maniobra de atraque y desatraque son otras de las maniobras críticas. Cuando no hay viento son muy sencillas, pero en cuanto hay algo de viento se puede complicar muy rápido. Se le explica cual es la maniobra habitual de atraque y desatraque y como debe maniobrar en caso de que haya viento, ya que la maniobra cambia. También se le indica el orden de las estachas para amarrar de forma segura.

- Los papeles de la embarcación:

Se indican donde están los papeles y se explica lo que es cada uno. También se recuerda que el barco tiene el seguro y que hay una copia del contrato y de la última factura a bordo. Todo esto es importante y necesario en caso de que la guardia civil o al entrar otro puerto les solicitara toda la documentación. Por descontado, deberá llevar el contrato de alquiler.

También se le muestran las cartas náuticas y todos sus utensilios.

Toda la documentación y las cartas náuticas estarán en una carpeta dentro de la mesa de cartas.

- En caso de problemas:

Informarle que puede llamar tanto al armador del barco como al bróker en cualquier momento del día y por cualquier duda o problema que pueda tener. Los teléfonos de contacto aparecen en el contrato de alquiler.

Se le explica que puede llamar al 112 para salvamento marítimo y que también puede solicitar ayuda por el canal 16 de la radio.

- Otras cosas a tener en cuenta:

Se recuerda que en el barco no puede saltar, ni dentro ni fuera. Se advierte que tengan cuidado a no golpearse los pies con cualquier elemento de cubierta, que se tomen biodraminas si no están habituados a navegar. Se indica donde están algunos elementos como son el bichero, los remos, el motor fueraborda, la gasolina para el fueraborda, el paddle surf, los kits de snorkel entre otras cosas. Y por último y no por ello menos importante, cómo funciona el lavabo.

A continuación: se muestra un resumen del check in:

Seguridad
¿Dónde están los chalecos, las bengalas, el botiquín y demás equipos de seguridad?
¿Qué grifos de fondo hay?
No debe tocar la bomba de agua, solo explicársela
Explicar el funcionamiento de la radio
Motor y baterías
Cómo encender y apagar el motor
A que revoluciones llevarlo
Cómo funcionan las baterías
Electrónica
Explicar como el panel de control, el GPS plotter, sonda, AIS...
Maniobra
Explicar maniobra de atraque y desatraque
Explicar maniobra de enrollador y rizo
Como se usa el fondeo

Papeles
Donde se encuentra la documentación del velero
Explicar el seguro
Donde están las cartas náuticas y los elementos necesarios para su uso
¿Problemas?
Teléfono del armador y del bróker
Canal de radio 16 y número de teléfono 112 para salvamento marítimo
Otros
Pequeñas normas de seguridad
Situación de algunos objetos
¿Cómo funciona el lavabo?

T 34 Resumen check in. Fuente: propia.

4.4.4 La jornada

El cliente si no ha tenido necesidad con anterioridad, deberá comunicarse con el armador cada día a las 20:00h para dar un pequeño informe de cómo ha ido la jornada, si ha tenido alguna incidencia o por si tiene alguna duda. Además, el armador le proporcionara el parte meteorológico vía móvil y le recomendara los lugares más favorables para fondear y pasar la noche en la siguiente jornada. Se le recuerda que puede contactar con el armador o el bróker en cualquier momento del día para cualquier consulta.

Antes de regresar al amarre para devolver la embarcación, debe ir directamente a la gasolinera del puerto para repostar.

4.4.5 Check out

El cliente debe avisar al armador de la embarcación con antelación para que este pueda llegar a tiempo al puerto y no hacer demorar al cliente. Una vez llegue el velero, se debe realizar el check-out y comprobar punto por punto del check list y revisar que todo sigue funcionando y no se ha perdido nada durante la travesía. Por lo general los clientes suelen cuidar de la embarcación como si fuera suya y prácticamente siempre se devuelve la fianza íntegramente. En caso de malas prácticas o descuidos/perdidas se deberá descontar de la fianza todo aquello que se haya perdido y no aparece en el check list una vez entregado el barco.

En el caso de robo se deberá presentar una denuncia para poder reclamar al seguro, en caso de accidente se deberá presentar el correspondiente parte de accidentes.

Una vez finalizado el check out se realizan los siguientes pasos:

- Quitar todas las sábanas para su posterior lavado.
- Tirar la basura.
- Reordenar el material.
- Limpiar el interior.
- Limpiar el exterior.

- Llenar el depósito de agua.
- Colocar nuevas sábanas y toallas (hay un juego de 3 sábanas, bajeras y cojinerías y 3 juegos de 8 toallas de ducha, 3 de baño y 3 de aseo para que el cambio sea rápido).
- Comprobación de niveles (gasoil, agua, baterías).
- Enchufar el barco a tierra.

Todos estos pasos se intentan realizar justo tras el check out, el barco siempre debe estar preparado lo antes posible para un eventual cliente.

Realizado todos estos pasos, el barco ya está preparado para el siguiente cliente.

4.4.6 Normas/recomendaciones

A continuación, se enumeran una serie de normas y recomendaciones durante el embarque y desembarque:

No está permitido entrar con tacones.

No está permitido el acceso a la embarcación a aquellas personas ajenas a la crew list que aparece en el contrato.

No está permitido dar saltos dentro de la embarcación.

No está permitido consumir estupefacientes, como la marihuana entre otros.

No está permitido fumar en el interior del barco.

No está permitido embarcar mascotas o animales domésticos.

Los embarques semanales se realizan a partir de las 14:00 h.

Los desembarques semanales se realizan viernes a las 20:00 h, o sábado previa autorización de la compañía, antes de las 08:00 estando el barco amarrado a las 20:00 h del viernes, con el depósito de gasoil lleno y check out realizado.

A continuación, se exponen una serie de normas y/o recomendaciones durante la navegación que el cliente debe seguir:

- Retrete:

No se debe forzar el mecanismo del retrete ni tiraremos nada que no haya pasado previamente por el estómago. Hay una papelera en el propio baño para depositar papel, algodón, elementos de higiene íntima, etc.

Se recuerda que está totalmente prohibido usar el retrete estando atracado y si se está fondeado, tener el tanque de aguas sucias cerrado para evacuar durante la navegación según la normativa.

- Control en el consumo de agua:

Como ya se sabe, el agua potable a bordo es limitada, la embarcación cuenta con un tanque de 400 litros, puede parecer mucho, pero en realidad con una tripulación de 6 haciendo un uso abusivo del agua, esta se puede agotar en 3 días tranquilamente. El agua del tanque nunca se debe usar para beber o para cocinar.

- Conexión eléctrica a tierra:

Si decide atracar, dejar siempre conectado a tierra el barco y desconectar las baterías del motor y el molinete.

- Consumo de electricidad:

Se debe mirar con frecuencia el nivel de las baterías, no vale con solo mirar a la salida del puerto. Sobre todo, en aquellas jornadas en las que se está navegando a vela todo el día, si tenemos la nevera, la música, el convertidor y toda la electrónica en marcha, las baterías se vacían con rapidez. Al igual que cuando fondeamos, puede darse el caso de que el consumo de luz haya sido excesivo durante el fondeo y a la hora de levar el ancla el motor no se encienda. Se recomienda encender con frecuencia el motor para recargar baterías. Durante el fondeo, las llaves de batería del molinete y del motor deberán estar en modo OFF.

- El fondeo:

Siempre y siempre hay que fondear sobre arena, queda completamente prohibido fondear sobre roca, algas o plantas marinas como la Posidonia Oceánica. Además, siempre hay que tirar suficiente cadena teniendo en cuenta a los vecinos. Tener en cuenta las variaciones de viento, aunque parezca extraño, una de las peores condiciones es que el viento sea nulo, en esta situación los barcos no giran alrededor de su punto de anclaje por igual y pueden ocasionarse colisiones. Al igual que cuando hay mucho viento, si el barco no está bien fondeado lo más seguro es que la embarcación empiece a garrear y pueda colisionar con otra embarcación o acabe en tierra. Bajo ninguna condición el barco se quedará sin ningún tripulante, si los clientes desean ir a tierra, siempre deberá quedarse una persona a bordo.

- Comida a bordo:

Llevar comida que no necesite preparación o que sea fácil de preparar y que ensucien poco. Evitar productos perecederos y voluminosos. No comprar bebidas en envase de cristal ni botellas de plástico grandes, se recomienda que las bebidas sean en lata y el agua en botellas de 1.5L. Las bebidas alcohólicas deberán ir bien aseguradas.

- Cocina:

Cocinar siempre vestido y calzado ya que es fácil que nos podamos quemar debido al movimiento del barco. Nunca dejar el fuego sin vigilancia y mantener especial cuidado con los niños. Evitar cocinar alimentos que desprendan muchas grasas (como el aceite) o mucho olor (como el pescado).

- Maletas:

Se recomienda traer maletas de tela y que no sean rígidas, a poder ser que no lleven ruedas.

- Vida en cubierta:

Evitar el calzado de suela negra, el calzado más recomendable son los escaarpines. Tener mucho cuidado si se va descalzo no darse un golpe en los dedos, puede llegar a ser muy doloroso y llenar de sangre la cubierta. Si se viene de la playa, darse una ducha en la plataforma de baño para no entrar arena dentro de la embarcación y nos secaremos antes de entrar en el interior. Mantener la cubierta siempre lo más despejada posible.

- Educación marítima:

Si tenemos vecino cerca y estamos fondeados en una cala, no fregar, ni abrir el depósito de aguas fecales. No poner la música muy alta. Ir con mucha precaución a la hora de navegar con la embarcación auxiliar, vigilando constantemente que no haya bañistas a nuestro alrededor.

- Orden y cuidado del barco:

Mantener un orden tanto en el interior como en el exterior, sobre todo durante la navegación y en las maniobras. No dejar nada sobre las mesas que pueda rodar y caer. Recuerda que en cualquier momento una ola puede sacudir el velero.

Por descontado recordar que cualquier daño o pérdida de objeto será descontado de la fianza.

Todas estas normas y recomendaciones se harán entrega por escrito al patrón junto al manual de usuario.

4.5 Incidentes a lo largo de la temporada 2019

Desde el inicio de temporada hasta el final, es de esperar que la embarcación sufra un desgaste por el simple uso de ella, pero en más ocasiones de las deseadas, este desgaste es debido por un mal uso de la embarcación.

Por mucho que los clientes se les indique como deben usar de forma correcta la embarcación, se les haga entrega de un manual de usuario o se les indique que pueden contactar con el armador las 24 horas del día, nunca tomaran las precauciones debidas para mantener la integridad de la embarcación.

En este apartado se muestran los diversos incidentes que ha sufrido la embarcación a causa de un mal uso de esta, lo cual me reporta experiencia para futuras temporadas.

A continuación, se comentan los incidentes más destacables durante la temporada 2019:

- Baterías

En este caso se trataba de una pareja con mucha experiencia en la vela, por lo tanto, hace pensar que serán buenos clientes, pero como ya se sabe, cada barco es diferente. El problema surgió a raíz de que precisamente decidieron navegar desde el puerto base hasta Formentera a vela. Dejaron conectado tanto la nevera como el conversor de corriente para cargar sus móviles. Al llegar a destino, pudieron fondear sin problema debido a que la batería de motor es independiente de las de servicio, que se habían agotado.

Pero ya era demasiado tarde para las baterías de servicio, las habían fundido por completo tras horas de uso intenso y sin ser recargadas.

Incluso a las advertencias que se les dio sobre el mantenimiento de baterías, no fueron capaces de cuidarlas. Por lo tanto, se le resto de la fianza el gasto de unas baterías nuevas.

Para próximos clientes he decidido obviar la explicación de la existencia del conversor, debido al mal uso que hacen de este, que solo se puede usar cuando el motor está en funcionamiento.

- Hélice

Aquí se trataba de un grupo de amigos que también tenían experiencia con otras embarcaciones. El incidente se produjo en el campo de boyas de la isla de Espalmador. Mientras realizaban maniobras para coger una boya, engancharon un cabo de la propia boya con la hélice mientras hacían marcha atrás,

rompiendo el engranaje que conecta la marcha atrás con el motor. Tuvieron que regresar a puerto y tras subir a bordo para coger el mando, realizar un atraque sin marcha atrás.

La reparación de la hélice consumió prácticamente toda la fianza.

Tras este incidente, he decidido incluir en el check in consejos para coger una boya.

- Depósito de agua

Este es de los incidentes más inocentes de todos. El cliente, antes de zarpar, decidió darse una ducha, por lo que hizo un pequeño consumo de agua dulce. El tanque tenía suficiente agua para los días de alquiler contratados, aun así, decidió rellenar este tanque sin previo aviso. Durante el check in se les informa donde se encuentran las bocas de agua, y del gasoil, pero confundió la boca del tanque de agua dulce con la boca del tanque de aguas sucias. Dejo la manguera durante un buen rato, y al extrañarse que el tanque de agua dulce no se llenaba decidió llamarme para ver cuál era el problema. En ese momento ya se vio cual fue el error. Como el tanque de aguas sucias el limitado, el tanque como medida de seguridad tiene una válvula de sobrepresión y desahoga el líquido sobrante, inundando las sentinas del barco.

- Fondeo

Este es el mal uso de la embarcación por excelencia. A la hora de recoger el fondeo, siempre se debe hacer con la ayuda del motor de la embarcación, no solo con la del motor del fondeo, ya que este no solo está concebido para levantar el ancla y no para arrastrar todo el barco hasta encontrar el ancla.

El resultado es que desgastó las escobillas del motor de fondeo y tras consultarme, lanzó el fondeo señalizándolo con una boya para su posterior rescate.

4.6 Plan económico

En el presente plan económico, se muestran los resultados obtenidos en la temporada 2019 y se realiza una previsión a ocho años en función de los datos recogidos durante esta temporada.

4.6.1 La embarcación

La embarcación se adquirió en el año 2007 mediante la agencia de compra-venta de embarcaciones Estrella Marina, que es la representante de la marca Hanse en España.

La embarcación fue adquirida en la feria náutica de Palma de Mallorca de ese mismo año. Se trata de una embarcación puramente de recreo y en comparación con el resto de embarcaciones de su mismo nivel, relativamente barata. Al tratarse de una embarcación de muestra, el precio de compra final, fue bastante reducido.

A continuación, se describe en detalle el desglose del precio final de la embarcación en su versión standard:

HANSE 370 Slot 227 – nº224	
Barco versión standard – Yanmar de 29 C.V.	94.800,00.-
Cargo extra cambio motor a Yanmar 4JH 40C.V.	2.200.-
Casco y cubierta contruidos en sándwich	2 bombas de achique
Todas las líneas de casco pintadas en gelcoat	WC marino con su correspondiente Holding Tank
Rueda de timón forrada en piel	Cuenta revoluciones motor y su cuenta horas
4 winches ST Harken	Bomba agua dulce presión
Maniobra reenviada a popa	2 baterías para motor y 1 para servicios
Guías para Génova	Indicadores de niveles de agua y gasoil
Asiento bañera recubiertos de teka	Voltímetro
Escalera de baño	Sonda y corredera
Agua caliente a través motor y eléctrica 220	Puertas internas, contruidos en sándwich
Mayor y foque autovirante	Lazy jacks
Acastillaje Harken	Botavara con rizos rápidos
Enrollador de foque	Rail autovirante para foque
Bitácora	Nevera eléctrica
Extras (euros)	
Línea de agua color diferente que azul standard	450,00
Mesa bañera plegable a bitácora	398,00
Molinete de ancla eléctrico	1.280,00
Cuna plegable	2.950,00
Plataforma de baño abatible	1.160,00
Winches Harken 46 AST	1.200,00
Ducha bañera	392,00
Bomba de mano de agua salda	450,00
Dos baterías adicionales	585,00
Mesa de trabajo y cajones	1.400,00
Segunda cabina popa	850,00
Tapicería especial	350,00
Pack Hanse	750,00
Preparación y carga en camión	400,00
Antifouling	1.800,00
Transporte Astillero - Barcelona	10.900,00
Total (sin impuestos)	122.315,00
Total con impuestos (12% + 16%)	156.563,20
Oferta “Milla Cero”	135.000,00
Valor actual	80.000,00

T 35 Coste de la embarcación. Fuente: Marina estrella.

El barco antes de ser pasado a lista 6ª, funcionaba en plenas condiciones, por lo que el gasto en material se enfocó en renovar material, y añadir el que pudiera falta.

A continuación, se muestra una tabla con los gastos del material al inicio de la empresa:

Material	Unidad	Precio unidad (€)	Precio total (€)
Motor fueraborda	1	875,06	875,06
Paddle surf	1	503,90	503,90
Emb. Auxiliar	1	630,00	630,00
Vaso	12	1,60	19,20
Tenedor	12	1,30	15,00
Cuchillo	12	1,30	15,60
Olla pequeña	1	4,75	4,75
Olla grande	1	8,00	8,00
Bombona gas	2	24,00	48,00
Carta náutica	1	12,00	12,00
Luz exterior	1	16,00	16,00
Extintor	3	22,00	66,00
Funda defensa	6	18,00	108,00
Botiquín (zona 1 y 2)	1	106,30	106,3
Binimí	1	200,00	200,00.
Capota antirrocciones	1	350,00	350,00
GPS Plotter	1	2.830,40	2.830,40
Baterías	4	80,30	321,20
Cojines	6	12,00	72,00
Sábanas	9	20,00	180,00
Bajeras	9	24,00	216,00
Alfombra	1	8,60	8,60
Kit snorkel	8	11,90	95,20
Tabla madera cocina	1	4,50	4,50
AIS	1	285,00	285,00
Radio portátil	3	82,95	248,85
Total			6990,71

T 36 Coste del material. Fuente: propia.

4.6.2 Capital inicial

Para poder hacer frente al primer año, está previsto tener un gasto de 90.624,41.- euros incluyendo los 80.000,00.- euros de la embarcación.

Capital propio: se decide aportar un capital propio de 4.624,41.- euros como socio único.

Capital externo: se considera la aportación de la embarcación como capital externo, de esta manera, aporta un capital de 80.000€ sin coste, los cuales se devolverán a lo largo de los 8 años de estimación.

Préstamo bancario: el resto del capital (16.000,00.- euros) se aportará a través de un préstamo bancario con las siguientes condiciones:

El capital inicial es de 16.000,00.- euros a un plazo de 36 meses y un TIN de 0,00% comisión de apertura 1.917,18.-euros y comisión de estudio 0,00.- euros. TAE: 7,5% con una cuota mensual de 497,70.- euros. Importe total adeudado 17.917,18.- euros.

A continuación, se muestra un resumen del cuadro de amortización:

Cuadro de amortización del préstamo (€)	
Préstamo solicitado	16.000,00
Cuota a 36 meses	497,70
Importe total	17.917,18
Intereses totales	1.917,18
Cuota anual	5.972,40
Intereses 1^{er} año	1.032,47
Intereses 2^{er} año	648,98
Intereses 3^{er} año	235,71

T 37 Cuadro de amortización. Fuente: propia.

En el anexo A7.1 se puede ver el cuadro de amortización completo.

4.6.3 Balance inicial

A continuación, se muestra la tabla del balance inicial de la empresa:

Activo	Cantidad (€)	Pasivo	Cantidad (€)
Embarcación	80.000,00	Capital	4.624,41
Equipamiento	6.990,00	Deuda a largo plazo	80.000,00
Gastos empresa	5.689,27	Préstamo	16.000,00
Seguro	1.600,00		
Amarre	1857,14		
Cambio de lista	240,00		
Inspecciones	650,00		
Tasas	120,00		
Mantenimiento	3.058,00		
Servicios Banco (datáfono y cuenta)	240,00		
Publicidad	180,00		
Total	100.624,41		100.624,41

T 38 Balance inicial. Fuente: propia.

4.6.4 Gastos fijos

A continuación, se muestra una tabla con los gastos que se producen en la inversión inicial, los mensuales y los anuales:

Gastos de la empresa (€)	Inv. Inicial	2º año	3 año	4 año
Constitución de la S.L.U.	3.005,07			
Gestiones asesoría	180,00	180,00	180,00	180,00
Gestiones notaria	239,20			
Gestiones abogado	430,00			
Cuota de autónomo	1.835,00	1.835,00	1.835,00	1.835,0

Gastos del Hanse 370 (€)				
Cambio de lista	240,00			
Amarre. Socio Club (herencia)	1.857,14	1.857,14	1.857,14	1.857,14
Seguro	1.600,00	1.600,00	1.600,00	1.600,00
Gasto inicial	6990,71			
Tasas (€)				
Declaración responsable	93,35		93,35	
Tasa T-0	24,58	24,58	24,58	24,58.
Tasa T-5	3,03	3,03	3,0	3,03
Inspecciones (€)				
ITB	430,00			430,00
Revisión balsa y radiobaliza	220,00	220,00	220,00	220,00
Mantenimiento (€)				
Varios	1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00
Varada + Antifouling + Encerado	1.128,00	1.128,00	1.128,00	1.128,00
Revisión mecánica	430,0	430,0	430,00	430,00
Publicidad (€)				
Página web	180,00	180,00.	180,00	180,00
Banco (€)				
Datafono (en función nº clientes, 12)	240,00	240,00	240,00	240,00
Resultado gastos (€)				
Total 1^{er} año				20.625,23
Total 2º año				9.197,00
Total 3^{er} año				9.291,10
Total 4º año				9.627,75

T 39 Gastos fijos. Fuente: propia.

4.6.5 Facturación

La facturación engloba todos los pasos relacionados con la elaboración, registro, envío y cobro de las facturas. Una factura es un documento mercantil que justifica la existencia de una transacción comercial, reflejando los datos de los productos y Servicio suministrados y su importe. Para que tenga validez de cumplir con la normativa establecida porque el comprador se puede negar a pagarla si no está correcta.

Las obligaciones de facturación afectan a todos los empresarios y profesionales, que deben entregar a su cliente la factura correspondiente con copia. Hacienda contempla un régimen del IVA del 21% para el sector de la náutica de recreo.

Para hacer una factura es necesario incluir la información legal necesaria, los datos de facturación, que permitan identificar al emisor y al destinatario, referir las operaciones realizadas y especificar el total facturado.

Para empezar, el documento debe ir encabezado con la palabra “Factura”. A partir de ahí se debe incluir como mínimo, estos elementos:

- Numero de factura
- Fecha de factura
- Identificación y razón social
- Impuestos correspondientes
- Importe final a pagar

En el anexo A7.2 se puede ver un ejemplo de factura de la empresa.

A continuación, se presenta una tabla con la facturación de la empresa en el año 2019:

	Entrada	Salida	Precio servicio* (€)
Ciente 1	7 de junio	11 de junio	2.700,0
Ciente 2	13 de junio	15 de junio	1.900,00.
Ciente 3	21 de junio	23 de junio	1.900,00
Ciente 4	28 de junio	1 de julio	2.500,0
Ciente 5	17 de julio	21 de julio	2.700,00
Ciente 6	29 de julio	31 de julio	1.900,00
Ciente 7	3 de agosto	9 de agosto	3.200,00
Ciente 8	10 de agosto	16 de agosto	3.200,00
Ciente 9	24 de agosto	30 de agosto	3.200,00
Ciente 10	16 de septiembre	20 de septiembre	1.800,00
Ciente 11	7 de septiembre	13 de septiembre	2.800,00
Ciente 12	6 de julio	12 de julio	2.900,00
Total facturado			30.700,00

T 40 Facturación año 2019. Fuente: propia.

*El precio final del servicio puede variar de la tabla de precios, ya que a los clientes se les puede aplicar ofertas o promociones según la época del año o el método de reserva.

4.6.6 Previsiones

En las próximas temporadas se espera que el beneficio sea extraordinariamente superior al del primer año, que prácticamente no ha aportado beneficios.

Tampoco hay que esperar que una empresa recién establecida, de grandes ganancias en su primer año, de hecho, lo normal es que los primeros años no de beneficios, sino que solo de para cubrir gastos y mantenerla.

Para realizar las previsiones se ha establecido un horizonte temporal mínimo de 8 años.

4.6.7 Estimación de ventas

A continuación, se muestra una tabla con la estimación de ventas dividido por temporada baja y temporada alta:

Año	Temporada baja (mayo, junio, septiembre)		Temporada alta (julio y agosto)	
	Ocupación	Ingresos (€)	Ocupación	Ingresos (€)
1	30%	11.339,97	60%	19.360,08
2	50%	19.277,95	70%	23.038,50
3	60%	23.596,22	80%	26.856,30
4	70%	28.079,50	90%	30.817,61
5	80%	32.732,67	95%	33.180,29
6	80%	33.387,32	95%	33.843,90
7	80%	34.055,07	95%	34.520,77
8	80%	34.736,17	95%	35.211,19

T 41 Estimación de ventas. Fuente: propia.

4.6.8 Puntos clave para el aumento de beneficio en los siguientes ejercicios

Me baso en varios puntos para creer en un aumento significativo de los beneficios:

- Todos aquellos clientes que han venido a través de agencia o bróker contactaran directamente con la empresa, por lo que me ahorraría las comisiones por los servicios prestados. En la temporada 2019 ya he creado una pequeña cartera de clientes, a los que antes de empezar la temporada se les enviara un correo informándoles de la presente temporada.
- Ya no hay un gasto inicial, que en gran parte es la que se come los beneficios. Como se puede observar en la tabla de gastos, los gastos anuales se estabilizan en torno de los 9.000,00,- euros
- La empresa ya será más conocida entre los residentes de la isla y comenzará a haber reservas directas cliente-empresa. Éste es un cliente nuevo, un cliente que en el ejercicio 2019 no ha existido, por lo tanto, añadimos un tipo nuevo de cliente.
- El boca a boca será más potente ya que pasada una temporada, ha dado más tiempo que se comente la empresa. Cabe decir, que un gran mercado es el madrileño, donde a día de hoy ya ha habido muchas llamadas para interesarse. Por eso creo que aquí saldrá un tipo de cliente muy potente.
- Una ligera subida de precios entre los clientes nuevos. Una vez que la empresa ya se ha consolidado tras una temporada, ya tiene referencias, incluyendo opiniones en portales web como Nautal y Samboat, por lo que al cliente nuevo le dará más confianza escoger el Hanse 370 aunque el precio sea más elevado al del año anterior. Incluso subiendo el precio, este seguirá siendo competitivo, solo hay que ver la tabla comparativa con otros veleros.
- La temporada se alargará, ya que acabará a mediados de octubre.
- Existe la posibilidad de promocionar el servicio en hoteles de la bahía de Sant Antoni. Esta opción tan solo se contempla si fuera necesario, ya que el tipo de cliente que traería no sería el que la empresa pretende tener.

El aumento de clientes, el ahorro del capital inicial y el abaratamiento en costes en comisiones harán posibles que la empresa sea rentable y con grandes beneficios.

4.6.9 Cuenta de pérdidas y ganancias

Se presenta el resumen de todos los ingresos y de todos los gastos que se han generado durante el primer año y se crea una previsión para el resto de años hasta llegar a 8 años.

En el anexo A7.3 se pueden ver las cuentas de pérdidas y ganancias.

Con el resultado de un ingreso neto de 9.382,38.- euros.

4.6.10 Flujo de caja

Se pueden observar las salidas y entradas netas de dinero que ha tenido la empresa el primer año y una previsión de 8 años. El flujo de caja facilita la información acerca de la capacidad de la empresa para pagar las deudas.

En el anexo A7.4 se puede ver el cuadro con el flujo de caja.

4.6.11 Recuperación de la inversión de capital propio

Resumen de la recuperación de la inversión	
Payback o plazo de recuperación	1,16 años
Valor Actual Neto (VAN)	139.494,39 € (recuperados en 10 años)
Costo promedio ponderado de capital (CPPC)	12,54%
Tasa Interna de Rentabilidad (TIR)	185%

T 42 Recuperación de la inversión. Fuente: propia.

La viabilidad financiera de la empresa es factible. Asimismo, como en muchos proyectos, el principal factor será la evolución de las ventas, a través de la captación de nuevos clientes y la fidelización de los ya obtenidos. Otro de los aspectos a tener muy en cuenta, será valorar los diversos costes que la empresa tendrá que asumir a lo largo del horizonte estimado (8 años), como pueden ser una tendencia al alza de los precios del material, o la variación del coste de infraestructuras, como puede ser el amarre y la cuota de socios.

Capítulo 5. Medio ambiente

5.1 Aguas sucias

La orden del Ministerio de Fomento (FOM/1144/2003) regula los vertidos de aguas sucias procedentes de los aseos de las embarcaciones de recreo, así como los restos orgánicos de comida y cualquier tipo de vertido contaminante.

La finalidad de la prevención de la contaminación de la mar es la de impedir que se produzcan derrames de aguas sucias u oleosas y desperdicios orgánicos procedentes de las embarcaciones. Para ello se dispone que las embarcaciones con aseo, tienen que disponer de depósitos en los que almacenar dichas aguas.

Las embarcaciones abanderadas en España y las extranjeras que naveguen por aguas españolas, tienen prohibido descargar aguas sucias en zonas portuarias, aguas protegidas y zonas como rías, bahías, desembocaduras de ríos y aguas interiores. De todas formas, existe un determinado régimen de descarga de aguas sucias.

Se entiende por aguas sucias aquellas que proceden de los aseos y cocinas y nunca las contenidas en sentinas generales y sentinas de los motores.

Se permite la descarga de aguas sucias en los siguientes supuestos:

- Dentro de las 3 millas más próximas a la costa se pueden descargar las aguas que se hayan tratado en forma que no contengan sólidos ni coloración alguna.
- De 3 a 12 millas cuando las aguas hayan sido tratadas con trituradoras y desinfectadas, además de estar en navegación a más de 4 nudos de velocidad.
- Más de 12 millas si no se dispone de equipo para desmenuzar o triturar y desinfectar las aguas sucias, siempre y cuando se haga navegando a una velocidad mínima de 4 nudos.

5.2 Aguas oleosas, aceites y basura

Al igual que los plásticos, el aceite de cocinar, el aceite de los motores, combustibles y residuos procedentes de las sentinas de los motores y actividades mecánicas, nunca pueden ser descargados al mar. Para ello el convenio internacional MARPOL dispone que las embarcaciones, deben estar dotadas de depósitos o bidones para contenerlos y para posteriormente transferirlos a instalaciones en tierra, como los Puntos Limpios o instalaciones MARPOL situados en los puertos comerciales.

Respecto a los residuos y desperdicios de materias orgánicas esta Orden Ministerial regula que:

- Está totalmente prohibido arrojar restos de comida a menos de 12 millas de la costa. Estos restos deberán ser desmenuzados y nunca arrojados en el interior de bolsas de plástico.
- Como norma general debemos retener y conservar a bordo todos nuestros residuos en tanques de recepción y contenedores adecuados. A nuestro regreso a puerto deberemos desembarcarlos y depositarlos en los contenedores específicos que encontraremos en todas las instalaciones portuarias. Todos los desechos y residuos que podemos generar a bordo durante

nuestras singladuras, por cortas que sean (restos de comida, envases metálicos o de plástico, vidrio, papel, cartón, etc.) encontrarán su contenedor específico en tierra.

- Si se trata de residuos de hidrocarburos, deberemos acudir a la instalación MARPOL más cercana. Si no conocemos su ubicación el personal de marinería del puerto nos indicará su situación.
- Si generamos otro tipo de residuos de carácter peligroso, como restos de pintura, disolventes, pilas usadas, baterías, etc., deberemos extremar las precauciones y entregarlos en tierra en el lugar adecuado, denominado Punto Limpio.

5.3 Combustible

Los combustibles son peligrosos para el medio ambiente porque un error durante un tiempo prolongado en la carga, puede dar lugar a daños al medio ambiente.

Hay que manejar el combustible con cuidado a bordo para que nada se vaya por la borda al rellenar o bombear.

Hay que tener especial cuidado antes de drenar la embarcación para que no haya combustible en el agua de la sentina. Hay que usar un sumidero de aceite para limpiar el agua de sentina o se debe bombear esta mezcla a un recipiente separado y depositarlo en tierra.

5.4 Sonido

El sonido también puede tener un impacto en el medioambiente. La embarcación cuenta con medidas de insonorización para reducir el sonido, especialmente de los motores, por debajo de los valores legales permitidos. Se debe mantener y preservar el aislamiento acústico de la sala de máquinas. No se debe pintar sobre el aislamiento.

También se debe elegir la velocidad del motor para mantener el ruido dentro de los límites soportables.

5.5 Gases de escape

Los gases de escape son inevitables. La casa Hanse utiliza motores de acuerdo con los valores de emisión de escape más favorables. Hay que prestar atención al color del gas de escape, ya que esto puede ser una indicación de un ajuste defectuoso del motor. Un aspecto azul o de hollín es un signo de graves errores de ajuste y se podría estar emitiendo más gases contaminantes de los que se debería.

Usar la toma de tierra cuando se está amarrado y no tener el motor encendido para recargar baterías.

5.6 Antofouling

El antifouling evitará la incrustación marina en el casco debajo de la línea de flotación. Hoy en día existe una amplia gama de pinturas protectoras con diversos efectos para diferentes tipos de agua. Se recomienda aplicar antifouling no tóxico para la mar y su fauna.

5.7 Respeto al entorno

Hay que navegar de forma responsable. Prestar atención a la información sobre áreas de conservación, parques nacionales y otras áreas protegidas.

Especialmente en las reservas naturales que están permitidas la navegación, se debe seguir estrictamente todas las regulaciones.

Prestar atención a las regulaciones de prevención de contaminación del océano.

En las islas Pitiusas hay que tener especial atención a la planta marina Posidonia.

5.8 Posidonia

La posidonia oceánica es una planta con flores y frutos, exclusiva del mar Mediterráneo. Se desarrolla formando grandes extensiones en forma de praderas y tiene un crecimiento muy lento. Tiene una importancia fundamental en el ecosistema mar-playa-duna del Mediterráneo.

Las praderas de posidonia, constituyen una reserva de biodiversidad para una gran cantidad de especies animales y vegetales que encuentran dentro del hábitat un lugar de alimentación, protección y guardería de juveniles. Además, fijan el CO_2 , producen oxígeno y gran parte del sedimento que forma la arena de nuestras playas y protegen el litoral arenoso contra la erosión.

Beneficios de la posidonia:

- Tempera las olas.
- Reduce la pérdida de arena.
- Ayuda a mantener las aguas cristalinas.
- Produce arena.
- Constituye un hábitat para multitud de especies.

Para evitar fondear sobre posidonia:

- Informarse de la situación de esta mediante www.posidonia.caib.es y la app *Posidonia maps*.
- Observar el fondo marino antes de echar el ancla
- Tener en cuenta el garreo del ancla, por tanto, no echar el ancla de cerda de la posidonia.

Junto con el manual de usuario, a los clientes se les entrega un cartel advirtiéndoles de la prohibición de fondear sobre la posidonia.

En el anexo A8.1 se puede ver el díptico creado para sensibilizar al cliente.

La práctica de fondear sobre posidonia se llega a sancionar entre 100,00.- euros y 6.000,00.- euros por infracciones leves y en el caso de graves puede llegar hasta los 100.000,00.- euros hasta un máximo de 450.000,00 euros cuando se califica de muy graves.

Las sanciones se rigen por la Ley de 2005 para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) y por la Ley de 2007 de patrimonio natural y de la biodiversidad.

Capítulo 6. Conclusiones

En el presente proyecto se cumple el objetivo del **estudio de una empresa de chárter náutico, desde el inicio de esta, su explotación, así como la muestra de resultados tras el trabajo de una temporada**. A lo largo del trabajo se muestran todos los aspectos legales necesarios para el desarrollo de la empresa, tanto por parte de la empresa, como por parte de la embarcación.

La empresa está conformada por un **velero Hanse 370** perfecto para la realización de navegación de crucero, el cual tiene detalles como el carro de autovirante que lo hacen genial para una navegación cómoda y simple.

Para la **constitución de la S.L.U.** recomiendo siempre trabajar con gestorías y abogados especializados, ya que son capaces de agilizar todo el proceso de constitución de la empresa y siempre te van a asesorar para llevar a buen puerto la empresa.

La ubicación de la embarcación es perfecta para el desarrollo de esta actividad, puesto que está ubicado en uno de los mejores puertos de la isla, sino el mejor y por la ubicación propia de este, ya que cubre toda la cara de poniente de la isla, donde se encuentran la gran mayoría de calas y las más espectaculares.

El hecho de **adquirir la embarcación mediante un contrato de fletamiento**, me ha permitido no tener un gran desembolso inicial y poder iniciar el negocio sin tanto riesgo, económicamente hablando, aunque en el balance tengo en cuenta el valor de la embarcación.

Como se muestra en el apartado del estado de sector, hasta la llegada de la crisis provocada por el covid-19, **el sector del chárter náutico estaba en pleno ascenso, lo cual hace ver que es un negocio muy atractivo**, el cual da beneficios rápidamente como se muestra en el plan financiero, donde en poco más de 1 año ya recupero la inversión realizada y ya en el primer año tengo beneficios suficientes como para poder seguir con la empresa más temporadas.

En el plan de marketing realizo un **estudio de la competencia más directa**, que son aquellas embarcaciones que cumplen características muy similares al Hanse 370 y que se ofertan en los mismos portales web que la embarcación de la empresa. Se plasma que la oferta de la empresa es muy competitiva, lo que me da una clara ventaja ante las demás embarcaciones. Aspectos como ofrecer un puerto base gratuito durante todo el chárter, embarcación auxiliar con fuera borda, equipo de snorkel para cada pasajero o una tabla de paddle surf, llaman la atención rápidamente de un cliente potencial. Uno de los aspectos que me ha llamado mucho la atención, es la gran cantidad de oferta ilegal que se puede encontrar en estos portales web.

La forma de anunciarse es muy importante, hoy en día la gente tiende mucho a consultarlo todo por internet, por lo que disponer de una página web es fundamental. Por lo general los clientes prefieren contactar conmigo vía WhatsApp, antes que por mail o por llamada directa, por lo que es importante dar un trato cómodo y rápido, aunque no sea la vía de comunicación más formal. **Tener un flyer preparado, donde aparezca toda la información principal suele agilizar mucho el trato con el cliente y muestra seriedad por parte de la empresa**, dando mayor confianza al cliente, por lo que la creación de un flyer ha sido una herramienta muy útil.

Muchos de los clientes que he tenido durante la temporada 2019, provenían de los **portales web o de un bróker**, los cuales trabajan a comisión. Es por eso, que uno de mis objetivos es ir captando clientes por cuenta propia como explico en el trabajo, ya que gran parte de los beneficios se pierden en comisiones.

En la operativa, desarrollo por completo como funciona desde que contacto con el cliente hasta que acaba el contrato con él. En este proceso es fundamental transmitirle al cliente la importancia del buen trato que debe realizar a la embarcación, por ello hago **especial hincapié en el check in**, el cual se debe realizar siempre sin prisa y dejando claro que el cliente está entendiendo todo lo que se explica, tanto por su seguridad como para la de la embarcación. Durante la temporada, he percibido que los clientes, aun después de haberles explicado todo lo necesario sobre la embarcación, acaban teniendo dudas durante las jornadas, por lo que una disponibilidad de 24 horas ha sido fundamental para el buen desarrollo del chárter. **El check out es primordial, ya no por el cliente, si no por interés propio**. Durante los check out he encontrado desperfectos sobre la embarcación que el cliente no había notificado, he incluso que quería ocultar, uno de los más llamativos fue el pinchazo del paddle surf o desperfecto de la hélice del fueraborda por haber chocado con rocas, así como la pérdida de varios objetos como, por ejemplo, el bichero.

Por lo general el cliente se ha ido satisfecho de la experiencia, así queda demostrado en los comentarios dejados en el portal de Nautal, donde varios clientes dejaron sus opiniones con muy buena nota.

En el aspecto de medio ambiente, además de lo básico como es el tratamiento de las aguas sucias y los propios desechos que se van generando a bordo reglados por el Ministerio de Fomento, doy **especial interés a la protección de la Posidonia**, transmitiendo al cliente la importancia de esta y advirtiéndole la prohibición de fondear sobre esta. Para ello realice un díptico que va adjunto al manual de usuario que le entrego para tome conciencia.

El hecho de **no tener empleados** no me ha impedido el buen desarrollo de la empresa durante la temporada, por lo que estoy muy satisfecho con los resultados obtenidos.

Debido a que este trabajo tiene un aspecto claramente profesional además de académico, puede servir como guía para otros proyectos similares, sobre todo a la hora de elaborar el plan de marketing y la operativa de la empresa.

Capítulo 7. Bibliografía

[1] Ministerio de inclusión social y migraciones. Una publicación de la Secretaria de Estado de la Seguridad Social, 05/04/2018. Consultado el 18/04/2020. Disponible en www.seg-social.es

5 pasos para darse de alta como autónomo

[2] Jefatura del Estado. «BOE» núm. 180, de 25/07/2014. Disponible en www.boe.es. Consultado el 20/04/2020

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

[3] Jefatura del Estado. «BOE» núm. 103, de 30/04/1999. Disponible en www.boe.es. Consultado el 30/04/2020

Real Decreto 607/1999, de 16 de abril por el que se regula el seguro de responsabilidad civil.

[4] Ministerio de transporte movilidad y agencia urbana. «BOE» núm. 283, de 24/11/2009. Disponible en www.boe.es. Consultado el 30/04/2020

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

[5] Ministerio de Fomento. «BOE» núm. 113, de 12/05/2003. Disponible en www.boe.es. Consultado el 25/04/2020

Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.

[6] Ministerio de Fomento. «BOE» núm. 261, de 1 de noviembre de 2006. Disponible en www.boe.es. Consultao el 12/04/2020.

Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

[7] Hanse Yachts GMBH.

Manual del propietario Hanse 370

[8] Ibiza Central Charter. Consultado el 12/05/2020. Disponible en www.ibizacentralcharter.com

Las matriculaciones disminuyen a causa del covid-19.

[9] Autónomos y emprendedores. 26/02/2019. Consultado el 18/04/2020. Disponible en www.autonomosyemprendedor.es

Sociedad limitada unipersonal, la forma jurídica de muchos pequeños negocios

[10] Periódico de Ibiza. 13/10/2018. Consultado el 12/05/2020. Disponible en www.periodicodeibiza.es

Ibiza está a la cabeza como el puerto deportivo con más actividad de chárter náutico de España

[11] Nautal. 2019. Consultado el 12/05/2020. Disponible en www.nautal.es

Informe sobre el sector del chárter náutico en Europa

[12] Blue indic. Dara Vida, 13/07/2018. Consultado el 18/04/2020. Disponible en www.blueindic.com

Crear una sociedad limitada unipersonal

[13] Gaztenpresa. 08/04/2015. Consultado el 18/04/2020. Disponible en www.gaztenpresa.org

Empezar a emprender: Cómo constituirse en Sociedad Limitada Unipersonal

[14] Servicios y soluciones financieras. Consultado el 20/04/2020. Disponible en www.ysfinance.es

El leasing náutico y otras formas de financiar un barco

[15] Nautalegal. Consultado el 20/04/2020. Disponible en www.nauticalegal.com

El contrato de chárter y la Ley de Navegación Marítima

[16] Ibiza Browsing Charter. Consultado el 12/05/2020. Disponible en www.ibizabrowsing.com

Web oficial de la empresa

[17] EAE Business School. Consultado el 02/05/2020. Disponible en www.eaeprogramas.es

Ejemplo real de un plan de marketing: el autoconocimiento. Descubriendo las limitaciones y posibilidades

[18] Nautal. Consultado el 05/05/2020. Disponible en www.nautal.es

Los fundamentos normativos que aplican al chárter en España

[19] Nautia. Consultado el 30/04/2020. Disponible en www.segurosdenautica.com

Institute yacht clauses

[20] Asociación nacional de empresas náuticas. Consultado el 13/05/2020. Disponible en www.anen.es

Medidas para la reducción del contagio por el coronavirus SARS-CoV-2 para las Instalaciones náutico-deportivas y Actividades náuticas

[21] Asociación nacional de empresas náuticas. Consultado el 13/05/2020. Disponible en www.anen.es

La náutica de recreo preparada para la desescalada con el arranque inminente de sus actividades

[22] Hanse. Consultado el 04/15/2020. Disponible en www.hanseyachtsag.com

Historia de los modelos

[23] Nautal. Consultado 10/05/2020. Disponible en www.nautal.es

Consulta de barcos ofertados

[24] Samboat. Consultado el 10/05/2020. Disponible en www.samboat.es

Consulta de barcos ofertada

Anexo I

A1.1 Certificado de inscripción/Declaración de conformidad (marcado CE).

HANSE 370

DECLARATION OF CONFORMITY
 of Recreational Craft with the Design, Construction and Noise Emission requirements of
 Directive 94/25/EC as amended by Directive 2003/44/EC

(To be completed by boat builder)

Name of craft manufacturer: HanseYachts AG
 Address: Salinenstraße 22
 Town: Greifswald Post Code: 17489 Country: Germany

Name of Notified Body for design and construction assessment (if applicable)

Name: Germanischer Lloyd AG
 Address: Postbox11 16 06
 Town: Hamburg Post Code: 20416 Country: Germany ID-Number: 0098

EType-examination Certificate number: ----- Date: (year/month/day) ----/--/--
 When assessment accord. ESR3.2 and 3.3: 88.01.0836 Date: (year/month/day) 2005/08/15

Name of Notified Body for noise emission assessment (if applicable)

Name:
 Address:
 Town: Post Code: Country: ID-Number:

Module used for construction assessment: A ☐ Aa ☒ B+C ☐ B+D ☐ B+F ☐ B+F ☐ G ☐ H ☐
 Module used for noise emission assessment: A ☒ Aa ☐ G ☐ H ☐
 Other Community Directives applied:

DESCRIPTION OF CRAFT

Craft Identification Number (CIN): D E - H A N G 0 2 2 4 L 6 0 7

Brand name of the craft: Hanse 370

Type of craft
☒ sailboat ☐ motorboat
☐ inflatable
☐ other (specify):

Type of hull
☒ monohull ☐ multihull
☐ other (specify):

Construction material:
☐ aluminium, -alloys ☒ plastic, FRP
☐ steel, -alloys ☐ wood
☐ other (specify):

Maximum Design Category: ☒ A ☐ B ☐ C ☐ D
 Engine power Max. Recommended: 29.4 kW
 Installed kW (if applicable)

Length of hull L_{tt}: 11.25 m Beam of hull B_{tt}: 3.75 m Draught T: 1.60 ¹⁾/1.95 ²⁾ m

1) Shallow keel (optional) 2) Deep keel

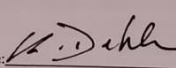
Type or Number:
 Type of main Propulsion
☒ Sails ☐ petrol engine
☐ diesel engine ☐ electric motor
☐ oars
☐ other (specify):

Type of engine
☐ outboard ☒ inboard
☐ z or sterndrive without integral exhaust
☐ z or sterndrive with integral exhaust
☐ other (specify):

Deck
☒ fully decked ☐ partly decked
☐ open
☐ other (specify):

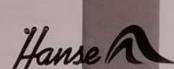
This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the craft manufacturer that the craft mentioned above complies with all applicable essential requirements in the way specified (and is in conformity with the type for which above mentioned EC type examination certificate has been issued) – delete text between brackets if no EC type examination certificate has been issued.

Name and function: Karl Dehler
 (identification of the person empowered to sign on behalf of the manufacturer or his authorised representative)

Signature and title: 
 (or an equivalent marking)

Date and place of issue: (year/month/day) Greifswald, 2006/12/05

vii


 HanseYachts AG
 Postfach 2165 | D-17481 Greifswald
 Salinenstraße 22 | D-17489 Greifswald
 Tel.: +49 (0)3834/5792-0 | Fax: +49 (0)3834/5792-37
 zentrale@hanseyachts.com | www.hanseyachts.com

A1.2 Hoja de asiento.

HOJA DE ASIENTO – COPIA CERTIFICADA ACTUALIZADA

Registro de EIVISSA		
LISTA	LIBRO	PAGINA
6	1	1
Matrícula : 6ª IB-1-10-17		
Notas Marginales	Orden	
<p>Ins.Prov.Circular 3/99</p> <p>Prorroga Licencia</p> <p>Abanderamiento</p> <p>Inscripcion Definitiva</p> <p>Renovacion Permiso Nav.</p> <p>Cambio De Actividad</p> <p>Fletamento</p>	<p>1 Previo expediente 2007-250-2514 instruido al efecto, se inscribe con caracter PROVISIONAL la embarcación a que este asiento se refiere en cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 7.1 del Real Decreto 1027/89 de 28 de julio. Fue RECONOCIDA por la Inspección Marítima local de EIVISSA y valorada en 100000 euros. El armador [REDACTED] aporta título de compra de fecha 18/05/2007 en la que consta el pago del impuesto sobre el valor añadido (I.V.A.) y justificante del pago del impuesto especial sobre determinados medios de transporte. EIVISSA, a 28 de Junio de 2007</p> <p>2 Previo expediente 2007-250-5092 autorizado por el Capitán Marítimo con fecha 07-11-2007 se prorroga la licencia provisional de la embarcación a que este asiento se refiere por un periodo de TRES MESES hasta (tres meses después de la fecha de autorización del expediente). Eivissa, a 07 de noviembre de 2007</p> <p>3 Previo expediente 2007-250-2442 instruido al efecto, por Resolución del Director General de la Marina Mercante (O.M. 31-3-97) de fecha 29/01/2008 el Ministerio de Fomento autoriza el abanderamiento de la embarcación "MAMASSONA" y su inscripción en la lista 7ª a favor de: [REDACTED] [REDACTED] por título de compra/venta. EIVISSA, a 21 de Febrero de 2008, a las 10:49</p> <p>4 Previo expediente 2007-250-2513 instruido al efecto, con esta fecha se eleva a definitivo el presente asiento una vez aprobada por el Registro Central de Buques con fecha 11/02/2008. EIVISSA, a 21 de Febrero de 2008, a las 10:50</p> <p>5 Según lo dispuesto en el R.D. 1435/2010 de 5 de noviembre, previo expediente 2016-290-4048 instruido al efecto se expide Certificado de Registro Español-Permiso Navegación por renovación del anterior. VALENCIA, a 08 de Julio de 2016, a las 13:17</p> <p>6 Previo expediente 2017-250-1108 instruido al efecto a solicitud de su titular, la embarcación a que este asiento se refiere se inscribe por cambio de actividad a partir de la existente en lista 7 Fol. 106/2007 de esta misma matrícula. EIVISSA, a 14 de Marzo de 2017, a las 10:59</p> <p>7 Previo expediente 2019-250-1749 instruido al efecto, y según comunicado de fecha 28/05/2019 en virtud del contrato de fecha 01/06/2019 entre 01/06/2019 y 31/12/2019, el buque del presente asiento ha sido fletado por 7 MESES bajo la modalidad de FLETAMENTO POR TIEMPO a favor de INVERSIONES MORAL, S.L.. EIVISSA, a 04 de Junio de 2019, a las 13:38</p> <p>JEFE DEL REGISTRO DE BUQUES DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE EIVISSA</p> <p>CERTIFICA: Que, el presente Documento es copia fiel y exacta del contenido de Asiento de Inscripción que al folio 10/2017 de la Lista 6 de la Matrícula de EIVISSA tiene formado el buque denominado "MAMASSONA".</p> <p>Y para que así conste y surta los efectos oportunos expide el presente en: EIVISSA, a 04 de Junio de 2019, a las 13:38</p>	

FORMA DE: ALCANTARA PAPER 9025. A fecha: 09/06/2019 13:43:41.

Número de registro: 201950000155341. A fecha: 04/06/2019 13:45:55

Total folios: 2 (2 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFO0025828799857C827D04CD6C. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M. de 14/2/2017

MINISTERIO DE FOMENTO

A1.3 Registro marítimo español/Permiso de navegación.

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transportes

REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL
REGISTRO ORDINARIO

ESPAÑA
Dirección General de la Marina Mercante

EMBARCACIONES DE RECREO

DATOS REGISTRALES

Nombre: MAMASSONA

Provincia marítima de EIVISSA
Distrito marítimo EIVISSA
Matrícula anterior - Distrito marítimo
Año de Inscip.: 2008
Fecha de Abanderamiento: 29/01/2008
Patente de Navegación N°:

Folio 10/ 2017 Lista 6

Nación de procedencia: ALEMANIA
Fecha de expedición:

IDENTIFICATIVOS

Distintivo de llamada: MMSI.: 224272190
Indicativo de matrícula: 6ª IB-1-10-17
Distintivo E.A.V.: N.I.B.: 343474

CLASIFICACIONES

Clasificación SOLAS: III / Q /
Tipo de embarcación: RECREO Y DEPORTIVAS
Subtipo de embarcación: MOTOVELERO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

DIMENSIONES			Puntal	T.R.B.: 17,61	TONELAJE		N.T.:
Esloza 11,25 (L)	Manga 3,75	T.R.N.:			G.T.:		

CONSTRUCCIÓN

Astillero: HANSE YACHTS GMBH&CO.KG
País de construcción: ALEMANIA
Marca: HANSE
Modelo/Tipo de embarcación: 370
N° de serie de casco: DEHANG224L607
Material de casco: P.R.F.V.
Número máximo de personas a bordo: 8
Potencia máxima: 29,5 KW

Año de construcción: 2007

Desplazamiento (Tons): 6,250
Carga máxima (Kgs): 1200,000

MOTORES INSTALADOS

Velocidad máxima:

Clase	Marca - Modelo	Nº Serie	Año const.	Potencia KW / CV	Autonomía
P.P.I.B.	YANMAR-3JH4	E04438		29.62 / 40.28	

TITULARES REGISTRALES


Armador/Propietario	Apellidos y Nombre / Denominación empresa	Porcentaje de propiedad

Armador/Explotador: B07898430
Apellidos y Nombre / Denominación empresa: INVERSIONES MOBIL, S.L.
Modalidad: FLETAMENTO POR TIEMPO
Fecha fin: 31/12/2019

Observaciones:

Ministerio de Fomento

A1.4 Certificado de navegabilidad.


 ESPAÑA
 SPAIN

Ministerio de Fomento
 Dirección General de la Marina Mercante


CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO
 DE ESLORA MENOR O IGUAL DE 24 METROS

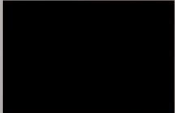
NIB	343474		Marca	HANSE	
Modelo	370		Arqueo (Regla 2ª)	17,61	
Nº de homologación	CEE-266-06		Año de construcción	2007	
Número CIN	DEHANG0224L607		Material del casco	P.R.F.V.	
Eslora ISO (m)	11,25	Eslora C 7/95 (m)	11,25	Manga ¹ (m)	3,75
Potencia Máxima (KW)	29,50		Carga máxima (kg)	1.200	
Categoría de diseño / Nº max. personas a bordo (pax/trip.):			A <input checked="" type="checkbox"/> / 8 (/) B/ (/) C/ (/) D/ (/)		
Tipo de motores (IB/Mixto)	IB	Marca Motores	YANMAR	Modelo Motores	3JH4
Potencia total motores (kW)	29,62		Número de serie motores	E04438	

El funcionario que suscribe,
CERTIFICA

- Que la documentación de la embarcación refleja las características que se indican en los apartados anteriores.
- Que la embarcación queda sometida a los reconocimientos intermedios, periódicos o extraordinarios establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1434/1999, de 10 de Septiembre.

Expedido en VALENCIA, a 12 de julio de 2016


 Sello de la dependencia.


 (Firma del funcionario)

Categoría de diseño	Zona de navegación Máxima
A	1 (Zona de navegación ilimitada)
B	2 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas)
C	4 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas)
D	7 (Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, bahías abrigadas y aguas protegidas en general)

El patrón será el responsable de navegar dentro de la zona permitida en función de la categoría de diseño, el equipo de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación, prevención de vertidos por aguas sucias, equipo de radiocomunicaciones, seguros de responsabilidad civil y de la titulación que posea para el gobierno de embarcaciones según la legislación vigente.

A1.5 Licencia de Estación de Barco (LEB).

ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LICENCIA DE ESTACION DE BARCO
LICENCE DE ESTATION DE NAVIRE
SHIP STATION LICENCE

LICENCIA Nº 40074 **VALIDO HASTA: INDEFINIDA**

De conformidad con el artículo 7 del Real Decreto 1185/2006, de 14 de Octubre (B.O.E. núm 261, de 1 de noviembre) y con el artículo 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones anexo a la Constitución y al Convenio Internacional de Telecomunicaciones vigente, se autoriza por la presente a utilizar los equipos de radiocomunicaciones en las condiciones que se describen a continuación:

(1) NOMBRE DEL BUQUE	(2) DISTRINTIVO NAVES	(3) GT / ESIORA	(4) TITULAR DE LA LICENCIA	(5) AREAS DE NAVEGACIÓN AUTORIZADAS
MAMASSONA	224272190	17,61 11,25		RECREO ZONA 2

Nº EQ	TIPO DE EQUIPO	MARCA Y MODELO	POTENCIA	CLASES DE EMISIÓN	BANDAS DE FRECUENCIAS AUTORIZADAS*
1	TRANSMISORES				
1	RTTYMF HLEO NO-SOLAS	RAYMARINE / RAY 54 E	1-25 W	G3E/G2B	156-174 MHz(V)
2	TRANSMISORES DE SATURAMENTO Y OTROS EQUIPOS				
1	RBS COSPAS-SARSAT	ACR - SATELLITE 2 / RLB-32 DAT I	5 W	G1D	406.028 / 121.5 MHz
1	RTTYMF PORT NO-SOLAS	COM / C-MOS (SUMERGBLE P97)	1 a 5 W	16K0G3E	156-1663

* Salvo indicación expresa, solo se autorizan las frecuencias atribuidas por la UIT al Servicio Móvil Marítimo.
 ** Equipo habilitado para LRJT.


Lugar/Fecha:
VALENCIA a 06 de Septiembre del 2016

Autoridad que expide la Licencia
 EL CAPITÁN MARÍTIMO

Sello/Firma:

FELIPE CANO NAVARRO

A1.6 Declaración responsable para el alquiler de embarcaciones y buques de recreo españoles y comunitarios (chárter náutico).


G CONSELLERIA
O TERRITORI, ENERGIA
I MOBILITAT
B DIRECCIÓ GENERAL
/ PORTS I AEROPORTS

GOVERN DE LES ILLES BALEARS
Oficina Conveni Consell D'Eivissa
L3E2246/2019
21/05/2019 10:45:05

Declaración responsable para el alquiler de embarcaciones y buques de recreo españoles y comunitarios (chárter náutico)

..... con DNI / NIE / PASAPORTE nº, domicilio en y nº de teléfono (empresario/a individual, persona física) con DNI/NIE/PASAPORTE en calidad de, de la entidad Invermar, Hotel SL con NIF B-07298430, domicilio en C/ Pau des Camps, SN y nº de teléfono (sociedad, persona jurídica)

Declaro, bajo mi responsabilidad, que los datos contenidos en esta declaración responsable, previa al inicio de la actividad de alquiler de embarcaciones o buques de recreo, son ciertos; y que el ejercicio de la actividad se hace con la observación de los requisitos establecidos en el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula el ejercicio de la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, y los exigidos por la normativa estatal y autonómica vigente en materia de navegación y seguridad marítima, y tener, por tanto, todos los certificados necesarios en vigor.

También declaro que dispongo de la documentación acreditativa de su cumplimiento durante el tiempo que se desarrolle la actividad. Asimismo, autorizo a la Dirección General de Puertos y Aeropuertos para que incorpore los datos de esta declaración responsable en un fichero automatizado para que sean usados de la manera y con las limitaciones que establece la normativa vigente en materia de protección de datos.

Nombre de la embarcación o buque: Mahassah
Bandera: Española

C/ Gremi de Corredors, 10 1r
07009 Palma
Tel. 971 17 73 00
digitm.caib.es

Anexo II

A2.1 Contrato Nautal – Armador/Bróker

“El ARMADOR es propietario o tiene cedida la gestión del chárter de las embarcaciones que registrara en la web NAUTAL.

Que el ARMADOR está interesado en que Nautal consiga reservas de alquileres sobre sus embarcaciones a terceros (el “cliente final”) y gestione el cobro de dichos arrendamientos, bajo las condiciones de este contrato, estando plenamente facultado para su otorgamiento. En ningún caso, podrá efectuar el contrato de arrendamiento de las embarcaciones, puesto que ello es exclusiva responsabilidad y competencia del ARMADOR, quién lo suscribirá con el cliente final. El contrato entre Nautal y el ARMADOR regula su relación respecto de todas las embarcaciones. Por ello cualesquiera embarcaciones que el ARMADOR dé de alta, en modo alguno, para que sean comercializadas por NAUTAL, quedarán al amparo de la regulación de este contrato.

Que el ARMADOR manifiesta y garantiza que cumple con toda la normativa de aplicación para ejercer su actividad, en particular la específica de la actividad de arrendamiento de embarcaciones de recreo y de protección de datos personales.

Que NAUTAL cuenta con los medios necesarios para prestar los servicios objeto de este contrato, y manifiesta y garantiza que cumple con toda la normativa de aplicación para ejercer su actividad.

Que ambas partes han alcanzado un acuerdo conforme al que NAUTAL prestará los servicios al ARMADOR de comercialización de reservas de arrendamiento de las embarcaciones y de gestión de cobro, con arreglo a las siguientes:

NAUTAL anunciará el chárter de las embarcaciones señaladas anteriormente, para su arrendamiento a terceros (cliente(s) final(es)) tanto a través de su propia página web, como a través de campañas de marketing realizadas por cualquier vía. El ARMADOR cede a NAUTAL la posibilidad de usar todas las fotografías o vídeos facilitados o añadidos a la página para anunciar sus embarcaciones, tanto en la página web de NAUTAL (<http://www.nautal.es/>), como en cualquier otro medio. A tal fin, el ARMADOR manifiesta que toda la información (fotos, descripción,...) facilitada a NAUTAL acerca de las embarcaciones es correcta, veraz y exacta. Asimismo, el ARMADOR manifiesta que toda la información relativa a costes y extras a sufragar por el cliente final (limpieza, tasas, amarres, seguro, costes por alimentación, etc.) facilitada a NAUTAL, es asimismo correcta, veraz, completa y exacta. Los Exponen se considerarán estipulaciones de este contrato.

En este sentido, el ARMADOR encarga y autoriza a NAUTAL a gestionar todo lo necesario para comercializar el arrendamiento de las embarcaciones, mediante el servicio de gestión de reservas al cliente final, y adicionalmente encarga a NAUTAL el cobro del precio del arrendamiento (tarifas). Por ello, el contrato de arrendamiento de las embarcaciones se efectuará exclusivamente entre el cliente final y el ARMADOR, quién asume toda la responsabilidad derivada del mismo y de su correcta ejecución ante el cliente final. En consecuencia, y a partir de la suscripción del contrato

de arrendamiento con el cliente final, cualquier discrepancia o conflicto con éste la deberá dirimir en exclusiva el ARMADOR, eximiendo de responsabilidad a NAUTAL, y manteniendo indemne a ésta de cualquier reclamación, incluida cualquiera relacionada con el cobro que ésta haya podido efectuar al cliente final por razón de este contrato. Por ello, cualquier reclamación del cliente final, incluida la eventual cancelación, deberá ser atendida y, si fuere el caso, sufragada y/o resuelta íntegramente por el ARMADOR, quien acepta.

NAUTAL comunicará por correo electrónico al ARMADOR la reserva efectuada por un cliente final, con indicación de los datos de la misma (fechas e importe). Una vez confirmada la reserva por el ARMADOR, NAUTAL le facilitará los datos de que disponga a fin de que pueda preparar el contrato de arrendamiento con el cliente final (estando obligado el ARMADOR a respetar escrupulosamente la normativa de protección de datos de carácter personal). En tal caso, se devengará el derecho al cobro, por el trabajo efectuado, de la comisión acordada en favor de NAUTAL, y que será la que corresponda como consecuencia de aplicar el porcentaje pactado más adelante en relación con las tarifas.

Una vez efectuada la comunicación antes indicada, el ARMADOR comunicará al cliente final, a la mayor brevedad posible y no más tarde de tres días hábiles, el contrato de arrendamiento para su firma y aceptación. De forma consecutiva a dicha firma, remitirá la factura que corresponda. En ambos casos, se comunicará (copia) a NAUTAL, en el mismo momento que se remita al cliente final. Una vez todo lo anterior ha sido efectuado y se ha cobrado del cliente final, NAUTAL abonará al ARMADOR la cifra que corresponda, a tenor de las tarifas y retribución pactada a su favor en el presente, mediante la liberación de la cantidad –en la cifra que corresponda- ya cobrada o retenida al cliente final por NAUTAL. En el caso de que el cliente final efectúe pagos parciales, se procederá a liquidar por entero, en primer lugar, a NAUTAL la comisión pactada por el servicio ya prestado de gestión de la reserva, liberando cantidad(es) restante(s) a favor del ARMADOR.

El precio que percibirá el ARMADOR por el arrendamiento de las embarcaciones será el correspondiente a las tarifas publicadas por el ARMADOR en la web de Nautal menos la comisión pactada.

Dicho importe se abonará al número de cuenta bancaria del ARMADOR.

El presente contrato tiene una duración de un año desde su firma, y será renovado tácitamente excepto comunicación por escrito fehaciente por una de las partes con una antelación mínima de un mes antes del vencimiento del mismo, y respetando en todo caso las reservas de arrendamiento ya formalizadas con la intervención de NAUTAL.

Cualquiera de las partes, si así lo decidiera, tendrá derecho a rescindir el presente contrato libremente y sin penalización con un período de preaviso de tres meses. En tal caso, se deberá comunicar a la otra parte, por escrito, la voluntad de rescisión del contrato, mediante correo certificado a la dirección especificada en el presente, y respetando en todo caso las reservas de arrendamiento ya formalizadas con la intervención de NAUTAL.

Será responsabilidad única y exclusiva del ARMADOR el pago de todos los impuestos y tasas necesarios para la realización de su actividad de arrendamiento, así como cumplir con todas las obligaciones que para el ejercicio de su actividad señale la normativa de aplicación en cada

momento, así como la correcta prestación de los servicios y cumplimiento del contrato arrendamiento que suscriba el ARMADOR con el cliente final.

Todos los gastos de amarre, gastos de puerto, mantenimiento, reparaciones, seguro de las embarcaciones y cualesquiera otros necesarios o convenientes para realizar la actividad de arrendamiento de las embarcaciones correrán a cargo del ARMADOR, sin perjuicio de lo que pueda pactar con el cliente final.

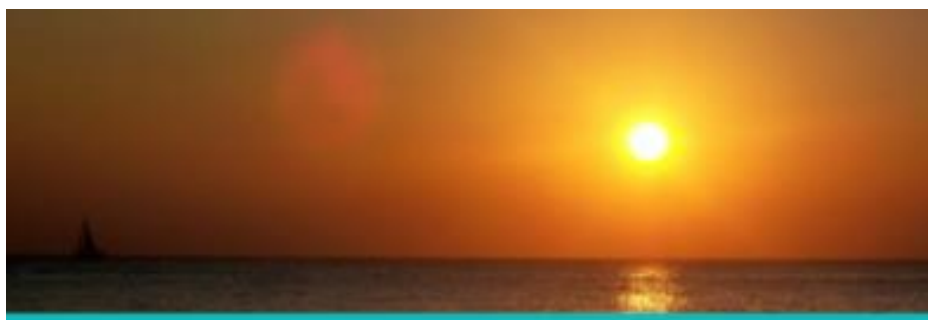
El presente contrato está regido por el Derecho Español. En el supuesto de que una parte del mismo careciera de validez o fuese nula por cualquier motivo, ello no afectará a las restantes estipulaciones del presente contrato que conservarán su validez.

Para solventar cualquier duda o divergencia que pudiera surgir entre las partes respecto del cumplimiento o interpretación de las cláusulas del presente contrato, ambas partes, de mutuo acuerdo, se someten a la Jurisdicción y competencia de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Barcelona, con renuncia a su propio fuero si fuere distinto.”

Anexo III

A3.1 Flyer





	Junio	Julio	Agosto	Septiembre
Día	500 €	550 €	650 €	500 €
Semana	2.500 €	2800 €	3.200 €	2.500 €

	Check in	Check out
Día	11:00	21:00
Semana	Sábado 12:00	Viernes 20:00

El precio incluye: velamen, amarre puerto base (Club Náutico San Antonio), patrón, embarcación auxiliar, limpieza, paddle surf, equipo snorkel, I.V.A. y seguro de la embarcación.
8 personas máximo incluyendo el patrón. Tarifas 2020



Visita nuestra página web para más información ibizabrowsing.com.
Consulta o reserva en el  679 47 44 71.



Empresa registrada por la Comunitat Autònoma de les Illes Balears según el decreto 21/2017, de 9 de mayo



Anexo IV

A4.1 Ficha del cliente

Ibiza Browsing charter							
Francisco Morey Terrasa - Sailing Manager - N.I.F							
Reserva/Confirmación - Alquiler Embarcación/Charter							
Embarcación: Hanse 370 Mamassona							
CLIENTE/Servicio	ENTRADA	SALIDA	DIAS	Nº PAX	EXTRAS	PRECIO	SUBTOTAL
TOTAL RESERVA							0,00 €
DEPÓSITO	RESTO		TOTAL	CONFIRMACIÓN			
0 €	al embarque			Pendiente			
Transferencia Bancaria a: Inversiones Mobal S							
Fianza 1500 € retornable en efectivo o tarjeta de crédito							
Nº Cuenta:			Bic/Código Swift: BSCHE MMM				
IBAN: ES17							
Remitir Resguardo del ingreso bancario al E.Mail:							

Anexo V

A5.1 Contrato de alquiler de la embarcación

Contrato de alquiler Embarcación

Por un lado, Inversiones Mobal **S.L.U.** se encarga del fletamiento de la embarcación marca Hanse, modelo 370 de, nombre Mamassona, y con matrícula 6ª-IB-1-xx-xx con capacidad legal para el alquiler de embarcaciones, dispone de la opción de alquilar a:

D/Dña.:	
DNI:	
Domicilio:	
Móvil:	
Periodo Alquiler:	
Embarque Día:	Hora:
Desembarque Día:	Hora:
Anticipo Reserva:	Resto:
Fianza:	E.Mail:

Bajo las siguientes condiciones,

Condiciones

generales:

- 1.- La embarcación se alquila sin patrón ni tripulación. El cliente deberá disponer del título para el manejo de la embarcación. En caso el cliente no disponga de titulación, deberá contratar un patrón, todos los gastos que ello conlleve correrían a cargo de su exclusiva cuenta y responsabilidad.
- 2.- Si como consecuencia de averías en la embarcación en el periodo de alquiler precedente, o por cualesquiera causas ajenas a la voluntad de la empresa, la embarcación no estuviera a disposición del cliente en el periodo contratado, la empresa podrá optar, a su elección entre entregar al cliente otra embarcación similar, o bien restituir al cliente el importe de las sumas percibidas, sin derecho a indemnización de ninguna clase.
- 3.- La fecha de inicio y finalización del alquiler no podrán ser modificadas salvo por autorización escrita por parte de la empresa.
- 4.- Al mismo tiempo de efectuar la reserva de la embarcación, el cliente deberá suscribir necesariamente este contrato, así como efectuar el 50% del pago del alquiler, el restante 50% una semana antes del periodo de arrendamiento y la fianza al inicio del alquiler.
- 5.- El incumplimiento de los pagos previstos determinará la anulación del contrato, quedando como indemnización a favor de la empresa las cantidades recibidas.
- 6.- En el supuesto caso de que el cliente no haya hecho uso de la embarcación en el periodo de alquiler, la totalidad del precio de este quedaría en posesión de la empresa.
- 7.- Con anterioridad a la entrega de la embarcación, el cliente deberá entregar a la empresa la fianza determinada en este contrato la cual responderá de las averías, desperfectos, limpieza, cancelaciones, retrasos en la devolución, robos, diferencia en el inventario y equipamiento, indemnizaciones, penalizaciones y demás circunstancias señaladas en este contrato y según lo en él dispuesto. Incluido el dinghi, su motor y la tabla de padel surf.
- 8.- Así mismo, con anterioridad a la entrega de la embarcación, se efectuará por el cliente y la empresa, la comprobación de la embarcación y el inventario, suscribiéndose a tal fin el documento correspondiente. **en este contrato.**
- 9.- Devuelta la embarcación en el plazo pactado, y realizado el check out de conformidad, y cumplido por el cliente el contrato en sus justos términos, la cantidad depositada como fianza, será devuelta al cliente.
- 10.- Por cada día de retraso en la devolución de la embarcación, el cliente indemnizará a la empresa con un importe equivalente al doble del precio diario de alquiler.
- 11.- Transcurridas 24 horas desde la hora señalada para la devolución sin previo aviso, se iniciará la búsqueda de la embarcación comunicándose a las autoridades correspondientes, pasando a cargo del cliente los gastos que origine.
- 12.- En ningún caso las condiciones meteorológicas y el estado de la mar, serán motivos válidos que justifiquen un retraso en la devolución de la embarcación. El patrón o cliente debe tomar medidas en su tiempo libre de alquiler para evitar esta eventualidad. No obstante, si por cualquier motivo no pudiera devolver el cliente la embarcación en su lugar previsto, deberá notificarlo inmediatamente responsabilizándose de su custodia y devolución, siendo a su cargo todos los gastos ocasionados.
- 13.- El cliente se obliga a devolver la embarcación en el mismo atraque al término del periodo de alquiler, en idénticas condiciones de funcionamiento, equipamiento e inventario a las de su entrega al inicio del alquiler.
- 14.- Todos los gastos y perjuicios consecuencia del deterioro, pérdida o imposibilidad de la embarcación, se descontarán de la fianza. En el caso de que estos fueran ocasionados por un siniestro cubierto por el

seguro la devolución de la fianza en su caso y hasta donde alcance, será diferida hasta que se efectúe el pago por la compañía de seguros de las reparaciones o de las sustituciones de las piezas perdidas, de la cantidad resultante, se descontarán todos los gastos ocasionados a raíz del siniestro.

15.- En el caso de avería, consecuencia del desgaste normal del material, el cliente, tras previa consulta a la empresa, podría efectuar la reparación correspondiente. Este gasto podrá devolverse a la finalización del alquiler previa presentación de facturas.

16.- En el caso de averías graves como rotura de mástiles, incendio, vía de agua y similares, debido a fuerza mayor o caso fortuito, el cliente, después de haber tomado medidas oportunas para la conservación de la embarcación, avisará inmediatamente a la empresa.

17.- La privación del disfrute, consecuencia de las averías anteriores, no dará derecho a indemnización alguna a favor del cliente, ni a la prolongación del periodo de alquiler. No obstante, para el exclusivo caso de tratarse de una avería grave, que fuera responsabilidad de la empresa, e imposibilitará proseguir la navegación por el tiempo que reste del alquiler, la empresa podrá optar entre la devolución del 50% del importe del alquiler o poner a disposición del cliente otro barco de características similares.

18.- Cualquier avería producida por negligencia o por deficiente uso de la embarcación por el cliente serán abonadas por éste en su totalidad y su importe descontado de la fianza. En tal caso, la empresa podrá optar por dar por resuelto inmediatamente el contrato, debiendo el cliente desalojar la embarcación en el lugar en que se encuentre, reteniendo la empresa en concepto de indemnización, la totalidad de las sumas recibidas del cliente por el periodo completo de alquiler.

19.- El cliente se hace responsable de la embarcación durante el periodo de alquiler, haciendo uso de la misma según las normas vigentes ante las autoridades de la marina, aduanas, Guardia Civil, policía, autoridades portuarias, siendo responsables únicos y exclusivos de las consecuencias que se derivan de la contravención de dichas disposiciones.

20.- El cliente manifiesta que la embarcación será únicamente usada por las personas indicadas en contrato, sin sobrepasar la capacidad máxima de la embarcación. En el caso que hubiera a bordo pasajeros no indicados, podría conllevar una sanción de 300,00.- euros. Así mismo queda terminantemente prohibido llevar a bordo cualquier tipo de animales, armas, drogas de cualquier clase y sustancias que atentasen contra la legislación española sobre contrabando y materia de aduanas.

21.- El cliente se obliga a utilizar la embarcación como chárter turístico o de recreo, por lo que en ningún caso y bajo circunstancia alguna pueda destinarse a operaciones de comercio, pesca profesional, transporte, regatas o competiciones deportivas y cualesquiera otras.

22.- En el caso de captura de la embarcación, el cliente abonará a la empresa en concepto de indemnización una suma equivalente al precio del alquiler diario por cada día que transcurra hasta la restitución y entrega del barco, y así mismo perderá las sumas entregadas hasta la fecha.

23.- En caso de confiscación, por negligencia del cliente, este abonará el valor íntegro del barco en el plazo de 8 días. Perdiendo también, en beneficio de la empresa, las sumas entregadas hasta la fecha y los gastos que esta operación genere.

24.- Serán a cargo del cliente y por tanto no incluidas en el precio de alquiler los gastos de carburante, gas butano, pilas eléctricas, agua, hielo, gastos de avituallamiento, gastos de amarre que no sean aquellos del puerto de inicio.

25.- La embarcación está asegurada. El precio del seguro está incluido en el precio del alquiler. El seguro comprende a pasaje, valor del barco y daños a terceros.

26.- La zona de navegación son las aguas de las islas de Ibiza y Formentera quedando expresamente prohibida la navegación fuera de esta zona.

27.- La navegación en aguas no permitidas, determinará la obligación del cliente de abonar todos los gastos y consecuencias económicas que de ello pudieran derivarse.

28.- La empresa no será responsable de las pérdidas, extravíos o daños producidos en los bienes personales del cliente y/o pasaje.

Enterado y conforme, Firmado,

El Administrador

El Patrón/Arrendador.

Sant Antoni, x de agosto del 2019.

1.- Fecha Inicio Alquiler	
2.- Fecha Fin Alquiler	
3.- Nombre arrendatario	
4.- Dirección	
5.- E.Mail	
6.- Telf. - Fax - Móvil	
7.- DNI o pasaporte	
8.- Importe del Alquiler	

En cumplimiento de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, Inversiones Mobal S.L.U., en adelante la Entidad, informa a sus clientes, que los datos personales recogidos en este formulario pasarán a formar parte de su base de datos. El acceso y posterior tratamiento de los mismos por parte de la Entidad tiene como finalidad, además de las tareas administrativas, informar de posibles acontecimientos u otras cuestiones, incluyendo comerciales, que puedan ser de su interés y por tanto, no serán usados para otros fines ajenos a éstas. Con la firma de este

documento acepta Usted expresamente el envío, por cualquier medio, de las informaciones antes mencionadas. Asimismo, le notificamos la posibilidad de ejercer su derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición a estos datos dirigiéndose a Inversiones Mobal S.L.U. , C/ x, o bien por correo electrónico a x , indicando en el asunto “PROTECCIÓN DE DATOS”.

Anexo VI

A6.1 Manual de usuario

Manual de Uso Rapido Hanse 370

1.- MOTOR

Encendido:

- 1.- Conecte la batería antes de arrancar el motor. Desconéctela cuando lo pare. De esta forma se asegurará que tiene carga.
- 2.- Gire la llave en posición de contacto on, gire hasta que el motor arranque. Cuando arranque mantenga la llave en posición on.



Paro:

- 1.- Pulse Stop
- 2.- Vuela la llave a posición Of.

Baterías:

Los desconectores de baterías se encuentran debajo de la mesa de cartas. Las baterías bajo el asiento de la foto



En posición abajo las baterías están desconectadas. Posición izquierda están conectadas:

- 1.- Desconector 1º Izquierda Motor
- 2.- Desconector 2º Servicio
- 3.- Desconector 3º Molinete
- 4.- Desconector 4º Paralelo (Servicio a motor y molinete)

Régimen de vueltas recomendado: 2200, max 2700.

Temperatura 90º max 95º

2.- CIRCUITO ELECTRICO

2.1. Compruebe constantemente la carga de las baterías en el cuadro de mandos y luces

En tierra:

2.2. Conectado a tierra obtendrá corriente a 220 V en todos los enchufes que dispone el barco (mesa de cartas, cocina, camarotes y baño)

2.3. La batería de servicio deberá estar abierta para que cargue

Navegando:

2.4. A Motor - Baterías siempre abiertas en carga

2.5. A Vela o parado - Servicio abierta, Motor y Molinete Cerrada.
(para asegurarse arrancar el motor en el caso se produzca una pérdida o descarga de energía)

3.- CUADRO DE LUCES – MANDOS y EQUIPOS

3.1. Acciones únicamente los elementos/interruptores que vaya a utilizar. No deje interruptores encendidos sin uso, se puede producir una pérdida de energía.



4.- FONDEO

4.1. Para utilizar el molinete del ancla el motor de la embarcación deberá estar en marcha y la batería (winche) del molinete conectada. En caso contrario no funcionará.

4.2. El mando del molinete se encuentra en el mismo pique de proa en el lado de babor.



4.3. Antes de arriar el ancla quite el pasador.

4.4. Ayude con el motor la maniobra de izado del ancla, no tense la cadena en exceso.

4.5. La cadena del ancla mide 50 metros y tiene marcas cada cinco. Suele salirse del cabestrante con mucha facilidad ya que la cadena se amontona debajo de este. Alguien debe estar pendiente de deshacer los montones en todo momento. En caso contrario se saldrá constantemente.

4.6. En el tambucho de Estribor hay un ancla de respeto con cabo y cadena para su uso en caso necesario.

5.- AUXILIAR / DINGHI

Antes de usarlo

5.1. El Hombre al agua del motor se encuentra en la mesa de cartas. Las llaves de los candados de motor y dinghi junto a las del barco.

5.2. Observe que la entrada de aire en el depósito y la llave de paso están abiertas.

5.3. Comprueba el combustible. En el Tambucho de estribor se encuentra el tanque y embudo.

Después de su uso

5.4. Cierre la llave de la gasolina, se asegurará de que el motor vuelva a arrancar evitando que se ahogue

6.- LA COCINA

6.1. Antes de usar la cocina abra el gas en el armario inferior de la cocina.

6.2. Cierre el gas cuando haya finalizado.



Gas Abierto



Gas Cerrado

7.- BAÑO / WC



7.1. No tire papeles al baño, corre el riesgo de que se atasque. Utilice la papelera.

7.2. Pulse la bomba de agua del baño para evacuar el agua después de la ducha. Antes active el interruptor en el cuadro de mandos.

Interruptor Bomba Ducha

8.- INVENTARIO Y LOCALIZACIÓN DEL MATERIAL DE SEGURIDAD

8.1. Los chalecos salvavidas se encuentran ubicados en los Camarotes.

8.2. Cizalla, espiches y herramientas se encuentran debajo de los sillones del salón. Bengalas en el taburete.

8.3 Botiquín debajo del sillón de la mesa de cartas



Botiquín



Elemento de seguridad

8.3. Prismáticos, Bocina de niebla y manetas de winche en el armario de la mesa de cartas, junta a la TV.

8.4. Extintor 1 camarote de proa, Extintor 2 en el mamparo del salón, Extintor 3 mamparo del motor.

8.5. Aro salvavidas en el balcón de popa.

9.- MATERIAL EXTRA INVENTARIADO

9.1. La embarcación cuenta con luz auxiliar exterior bañera para 220 V o 12 v, en el armario de la mesa de cartas.

9.3. Vajilla, menaje y cacharros de cocina ubicados en los armarios de la misma para 10 pax.

9.5. Kit snorkel, manguera, cubo, remos del Dinghi y pala del padel en el tambucho de estribor.

9.6. Cabos de amarre, toma de tierra, tanque de gasolina y embudo, ancla de respeto y mesa auxiliar en el tambucho de babor.



Tambucho de Br. Seco



Tambucho de Er.Húmedo

10.- Piloto automático – Electrónica.

Electrónica



Equipo de Viento-Sonda y corredera



Piloto Automático



Gps Plotter

10.5. Acciones en el cuadro la opción necesaria para encender la electrónica del barco.

10.6. La embarcación dispone de dos displays, uno indica el ángulo y velocidad del viento, el otro la velocidad del barco y profundidad con alarma programada a 0.5 m debajo de la quilla. además dispone de dos displays laterales de sonda y corredera para tener mas control sobre la posición de la tripulación.

10.7. Si no tiene conocimientos sobre el uso del GPS Plotter, mejor no lo use. Acciónelo solo en caso de emergencia.

10.8. El panel de control de los equipos esta detallado mas arriba en el punto 3.

F 52 Manual de usuario. Fuente: propia.

A6.2 Check list



Ibiza Browsing-charter

Check list

Fecha check in:

Patrón:

Fecha check out:

DNI:

In	Out	Elementos fijos
		Mesa de cartas
		Cuadro eléctrico
		Electrónica de viento
		GPS plotter
		Luces de navegación
		Luces interiores
		Nevera
		Enchufe 12V
		Radio cd + altavoces
		Bomba de achique
		Bomba de presión de agua
		Bomba de duchas
		Detector de gas
		Sentina
		Llave de paso
		Cocina
		Lavabo
		Machetes baterías
		Mesa salón
		Sofás
		Tarima
		Mamparas

In	Out	Velas
		Drizas
		Escotas
		Enrollador
		Foque
		Mayor
		Roldanas
		Stoppers

In	Out	Bañera
		Estado exterior
		Tambuchos
		Puerta entrada
		Botella gas (2)
		Defensas (6)
		Ducha bañera
		Balsa salvavidas
		Radiobaliza
		Aro + luz + rabiza
		Capota antirrocesiones
		Binimí
		Escala baño
		Plataforma de baño

In	Out	Elementos móviles
		Cartas náuticas
		Compas de marcaciones
		Reglas + lápiz + bolígrafo
		Linternas (2) + pilas
		Documentación
		Seguro
		Contrato

In	Out	Cubierta
		Displays electrónica
		Piloto automático
		Plotter
		Arranque motor
		Molinete, ancla, cadena
		Reflector radas
		Emb. Aux.

Anexo VII

A7.1 Cuadro de amortización del préstamo

Periodo	Cuota	Intereses (€)	Cuota amortización (€)	Capital amortizado (€)	Capital vivo (€)
0					16.000,00
1	497,70	100,00	397,70	397,70	15.602,30
2	497,70	97,51	400,19	797,88	15.202,12
3	497,70	95,01	402,69	1.200,57	14.799,43
4	497,70	92,50	405,20	1.605,77	14.394,23
5	497,70	89,96	407,74	2.013,51	13.986,49
6	497,70	87,42	410,28	2.423,79	13.576,21
7	497,70	84,85	412,85	2.836,64	13.163,36
8	497,70	82,27	415,43	3.252,07	12.747,93
9	497,70	79,67	418,02	3.670,10	12.329,90
10	497,70	77,06	420,64	4.090,73	11.909,27
11	497,70	74,43	423,27	4.514,00	11.486,00
12	497,70	71,79	425,91	4.939,91	11.060,09
13	497,70	69,13	428,57	5.368,49	10.631,51
14	497,70	66,45	431,25	5.799,74	10.200,26
15	497,70	63,75	433,95	6.233,69	9.766,31
16	497,70	61,04	436,66	6.670,35	9.329,65
17	497,70	58,31	439,39	7.109,73	8.890,27
18	497,70	55,56	442,14	7.551,87	8.448,13
19	497,70	52,80	444,90	7.996,77	8.003,23
20	497,70	50,02	447,68	8.444,45	7.555,55
21	497,70	47,22	450,48	8.894,93	7.105,07
22	497,70	44,41	453,29	9.348,22	6.651,78
23	497,70	41,57	456,13	9.804,34	6.195,66
24	497,70	38,72	458,98	10.263,32	5.736,68
25	497,70	35,85	461,85	10.725,17	5.274,83
26	497,70	32,97	464,73	11.189,90	4.810,10
27	497,70	30,06	467,64	11.657,53	4.342,47
28	497,70	27,14	470,56	12.128,09	3.871,91
29	497,70	24,20	473,50	12.601,59	3.398,41
30	497,70	21,24	476,46	13.078,05	2.921,95
31	497,70	18,26	479,44	13.557,49	2.442,51
32	497,70	15,27	482,43	14.039,92	1.960,08
33	497,70	12,25	485,45	14.525,37	1.474,63
34	497,70	9,22	488,48	15.013,86	986,14
35	497,70	6,16	491,54	15.505,39	494,61
36	497,70	3,09	494,61	16.000,00	0,00

A7.2 Factura

Inversiones Mobal S.L.U.
B07898430

Carrer x, Eivissa, Illes Balears

www.ibizabrowsing.com

679474471 ocxis_ibz@hotmail.com

Factura



Cliente _____

Envíe a _____

Nº de factura 000000-19

<Nombre de contacto>

Fecha

<Departamento>

Fecha Vencimiento

<Dirección>

<Teléfono>

Descripción	Unidades	Precio € Unitario con IVA	Precio
Alquiler embarcacion Veleró Hanse 370 "Mamaesona"	1		0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00
			0,00

Observaciones / Instrucciones de pago:

Total parcial 0,00

Descuento 0,00

Subtotal menos descuento 0,00

IVA 21,00%

Total impuestos 0,00

Envío 0,00

TOTAL FACTURA 0,00€

Términos y instrucciones _____

Según contrato

A7.3 Cuenta de pérdidas y ganancias

Cuenta de pérdidas y ganancias								
Año	1	2	3	4	5	6	7	8
Ingresos clientes	30.700,00	42.316,45	50.452,52	58.897,10	65.912,96	67.231,22	68.575,85	69.947,36
Comisiones	10%	10%	5%	4%	2%	1%	1%	1%
Ingresos	27.630,05	40.200,63	48.434,42	57.719,16	65.847,05	67.163,99	68.507,27	69.877,41
MARGEN BRUTO (directo)	27.630,05	40.200,63	48.434,42	57.719,16	65.847,05	67.163,99	68.507,27	69.877,41
Gastos de explotación (indirecto)	10.630,10	9.258,91	9.414,64	9.594,92	9.543,18	9.516,03	9.886,9	9.652,43
Amarre	1.857,14	1.857,14	1.857,14	1.857,14	1.857,14	1.857,14	1.857,14	1.857,14
Mantenimiento	3.058,00	3.119,16	3.181,54	3.245,17	3.310,08	3.376,28	3.443,80	3.512,68
Inspección Técnica Barcos	650,00	220,00	220,00	430,00	220,00	220,00	430,00	220,00
Tasas	120,96	27,61	120,96	27,61	120,96	27,61	120,96	27,61
Publicidad	180,00	180,00	180,00	180,00	180,00	180,00	180,0	180,00
Servicios bancarios	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00
Gestiones	1.089,00	180,00	180,00	180,0	180,00	180,00	180,00	180,00
Cuota autónomo	1.835,00	1.835,00	1.835,00	1.835,00	1.835,00	1.835,00	1.835,00	1.835,00
Seguros	1.600,00	1.600,00	1.600,00	1.600,00	1.600,00	1.600,00	1.600,00	1.600,00
EBITDA	16.999,95	30.941,72	39.019,77	48.124,24	56.303,87	57.647,96	58.620,36	60.224,98
Amortizaciones	10.875,00	10.875,00	10.875,00	10.875,00	10.875,00	10.875,00	10.875,00	10.875,00
Barco	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Equipamiento	875,00	875,00	875,00	875,00	875,00	875,00	875,00	875,00
EBIT	6.124,95	20.066,72	28.144,77	37.249,24	45.428,87	46.772,96	47.745,36	49.349,98
Gastos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Préstamo (Intereses)	1.032,47	648,98	235,71	0,00	0,00	0,00	0,00 €	0,00

Anexo VII

EBT	5.092,48	19.417,74	27.909,06 €	37.249,24	45.428,87	46.772,96	47.745,36	49.349,98
Corporate Tax (25%)	1.273,12	4.854,43	6.977,27	9.312,31	11.357,22	11.693,24	11.936,34	12.337,50
NET INCOME	3.819,36	14.563,30	20.931,80	27.936,93	34.071,65	35.079,72	35.809,02	37.012,49

A7.4 Flujo libre de caja

Flujos libre de caja (FLC)									
Año	0	1	2	3	4	5	6	7	8
EBITDA		16.999,95	30.941,72	39.019,77	48.124,24	56.303,87	57.647,96	58.620,36	60.224,98
(-) Inversión 8 años)	100.624,41	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
(+) Préstamo	96.000,00								
(-) Devolución préstamo		4.939,92	5.323,42	5.736,69					
Flujo libre de caja	- 4.624,41	2.060,03	15.618,30	23.283,00	38.124,24	46.303,87	47.647,96	48.620,36	50.224,98
Acumulación FLC		- 2.564,38	13.053,91	36.337,00	74.461,24	120.765,11	168.413,07	217.033,43	267.258,42

Anexo VIII

A8.1 Díptico Posidonia

AYUDANOS A
PRESERVAR LA
BIODIVERSIDAD
MARINA DE LAS
PITIUSAS

NO FONDEES
SOBRE LA
POSIDONIA
OCEÁNICA

Con la ayuda
de la App
Posidonia Maps

P MAPS

Decreto 25/2018 sobre la conservación de la Posidonia oceánica en las Illes Balears, BOIB nº93
Sanciones según criterios previstos en el artículo 81.2 de la ley 42/2007
y el artículo 55 de la ley 5/2005

F 53 Díptico Posidonia. Fuente: propia.